

LA PRIME DE GESTION

DANS LE NOUVEAU RÉGIME

DES CHEMINS DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT
(*Sciences politiques et économiques*)

Présentée et soutenue le samedi 25 novembre 1922

à 3 heures et demie

PAR

FRANÇOISE ZÖLLER

JURY D'EXAMEN :

Président : M. TRUCHY, professeur.

M. PERREAU, professeur.

M. PERCERON, professeur.

PARIS

IMPRIMERIE-LIBRAIRIE DU MONT-PARNASSE

47, RUE DE LA GAITÉ, 47

1922

A ma Mère

THÈSE

pour le

DOCTORAT



Digitized by the Internet Archive
in 2026

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LA PRIME DE GESTION

DANS LE NOUVEAU RÉGIME

DES CHEMINS DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT
(Sciences politiques et économiques)

Présentée et soutenue le samedi 25 novembre 1922
à 3 heures et demie

PAR

FRANÇOISE ZOELLER

JURY D'EXAMEN :

Président : M. TRUCHY, professeur.
M. PERREAU, professeur.
M. PERCERON, professeur.

PARIS

IMPRIMERIE-LIBRAIRIE DU MONT-PARNASSE

47, RUE DE LA GAITÉ, 47

1922



La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme
propres à leurs auteurs.

LA PRIME DE GESTION

dans le nouveau régime des Chemins de fer

INTRODUCTION

Les rapports de l'Etat et des Compagnies de chemins de fer d'intérêt général ont été profondément modifiés par la convention du 28 juin 1921 approuvée par la loi du 29 octobre 1921. (1).

Cette convention crée une solidarité financière entre les Réseaux, y compris le Réseau de l'Etat, et intéresse le personnel à la bonne administration des chemins de fer.

Le projet de loi déposé par le Gouvernement le 28 mai 1920 portait approbation de la convention conclue le 17 mai 1920 entre le Ministre, d'une part, les Compagnies de l'Est, du Nord, du Midi, de Lyon, de l'Orléans et le Réseau de l'Etat d'autre part.

La Convention du 17 mai 1920 a été remaniée plusieurs fois à la demande des Commissions parle-

(1) *Journal Officiel* du 12 novembre 1921.

mentaires, et le texte définitif, signé le 28 juin 1921, a été approuvé par la loi du 29 octobre 1921.

A la différence de ce qui avait été fait précédemment, en 1859 et en 1883, lorsque le Ministre avait conclu une convention à peu près semblable avec chacune des Compagnies ; en 1921, c'est une seule convention qui a été passée entre le Ministre des Travaux Publics, les Compagnies de l'Est, du Nord, du P.-L.-M., de l'Orléans, du Midi, les Chemins de fer de Ceinture, et le Réseau de l'Etat.

Cette convention maintient toutes les dispositions antérieures qui n'y sont pas contraires. Elle est applicable rétroactivement, mais au point de vue financier seulement, à partir du 1^{er} janvier 1921.

Les Chemins de fer d'Alsace-Lorraine ne l'ont pas signée, mais l'article 23 prévoit leur entrée dans l'organisme commun dès qu'ils auront un statut définitif.

La Convention crée une organisation technique commune et une coopération financière entre tous les Réseaux qui en font partie. Elle termine par une transaction certains litiges passés existant entre les grandes Compagnies et l'Etat et d'ailleurs difficilement précisés.

Deux conseils nouveaux sont établis. Un organisme consultatif : le Conseil supérieur des chemins de fer, est composé de membres des conseils d'Administration des Compagnies, de représentants du personnel des Réseaux et de représentants des intérêts généraux (Chambre de Commerce). Ce Conseil

donne son avis obligatoirement sur toutes les questions d'intérêt commun, en matière technique, commerciale, administrative et financière ; il est aussi appelé à délibérer sur les questions intéressant le personnel (Statut, travail, rémunération, retraites).

A côté de ce Conseil qui n'a qu'un rôle consultatif, siège un directoire exécutif sous le nom de Comité de direction. Ce Comité, qui n'est qu'une amplification du Comité de Ceinture existant précédemment, est composé du directeur et de deux administrateurs de chaque Compagnie, et pour le Réseau de l'Etat, du directeur, du président et du vice-président du Conseil de Réseau. Ces personnes font également partie du Conseil supérieur des chemins de fer.

Le Comité de Direction assure spécialement la coordination entre les réseaux, il délibère sur les tarifs, sur les modifications du Statut du personnel, sur les règles de délivrance des facilités de circulation et les conditions d'exploitation des deux Ceintures de Paris.

Dans ces deux Conseils, le Ministre des Travaux Publics est représenté par le Directeur des Chemins de fer au Ministère, qui siège en qualité de Commissaire du Gouvernement.

La création du fonds commun qui supprime le système de la garantie d'intérêt *réalise la coopération financière des réseaux*. Pour éviter la régie désintéressée, il est alloué à chaque Réseau (personnel et Compagnie) une prime calculée à la fois pro-

portionnellement à l'intensité de son trafic et à la réduction de ses dépenses pendant l'année envisagée.

L'Etat fait remise aux Compagnies des dettes qu'elles ont contractées, à titre de garantie d'intérêt depuis 1914 jusqu'à la mise en vigueur du nouveau régime en considération de ce que, pendant la plus grande partie de cette période, elles ont été réquisitionnées par le Ministre de la Guerre et n'ont pas eu, par suite, la libre disposition de leur réseau, ni de leur personnel.

La garantie partielle d'intérêt qui leur était accordée par les conventions de 1859 expirant le 31 décembre 1914, les Compagnies du Nord et de P. L. M. avaient été obligées d'emprunter pour faire face par leurs propres moyens à l'insuffisance de leurs recettes. L'Etat faisant remise de leurs dettes aux autres Compagnies, il était équitable, pour ne pas désavantager ces deux Compagnies, de leur rembourser sous forme d'annuités, les sommes qu'elles avaient été autorisées à inscrire à leur compte d'établissement en vertu de la loi du 26 décembre 1914 (1).

La Convention fixe sur de nouvelles bases (à 4/5) la part que l'Etat supportera dans la construction des lignes nouvelles et pour l'exécution des travaux complémentaires. Elle prévoit que les Compagnies pourront avancer à l'Etat les sommes nécessaires, à cet effet, au moyen d'émission d'obligations d'un

(1) *Journal Officiel*, 28 décembre 1914.

type uniforme dont la charge sera supportée par les Compagnies (sous déduction des annuités dues par l'Etat) pendant la durée des concessions, et par l'Etat à l'expiration de celles-ci.

Les dettes de garantie antérieures à 1914 sont arrêtées au 31 décembre 1913 et cessent de porter intérêt à partir de cette date ; leur remboursement ne sera exigible qu'en fin de concession.

De nouvelles conditions de rachat sont établies surtout en ce qui concerne la reprise du matériel.

L'Etat s'engage à remettre les réseaux dévastés dans l'état où ils se trouvaient au 2 août 1914, mais par contre les Compagnies renoncent à leurs réclamations pour dommages de guerre et subrogent l'Etat dans leurs créances.

L'Etat et les Compagnies renoncent réciproquement à toutes leurs actions ou demandes judiciaires pour charges de guerre, comptes de garantie ou application de lois et de décrets (notamment lois du 17 mars 1905 et du 27 mars 1911). Les Compagnies abandonnent en conséquence toutes les instances en cours en supportant les frais de leurs désistements.

En plus des dispositions relatives à l'attribution de la part de prime revenant au personnel, la loi du 29 octobre 1921 qui a sanctionné cette convention, contient un certain nombre de dispositions diverses. Elle indique que chaque année, la loi de finances déterminera le montant des avances du Trésor au fonds commun et le montant total des obli-

gations que chaque réseau est autorisé à émettre. Elle statue sur les pouvoirs du Ministre, notamment en matière de tarifs, sur la répartition des délégués du personnel au Conseil supérieur, sur les abonnements dits de travail, les billets de familles nombreuses, les facilités de circulation accordées aux familles des soldats morts pour la patrie. Elle règle l'arbitrage des contestations pouvant s'élever entre une Compagnie et son personnel sur les questions de statut ou autres. Elle prévoit enfin des conventions entre les réseaux et l'Administration des Postes et l'Administration pénitentiaire, ainsi que des modifications des règlements de retraites.

Cette convention devenue définitive par le vote du Parlement, a été ratifiée par les assemblées extraordinaires des actionnaires de la Compagnie du Nord, le 30 novembre 1921 ; de la Compagnie de l'Est, le 6 décembre 1921 ; de la Compagnie du Midi, le 9 décembre 1921 ; de la Compagnie d'Orléans, le 13 décembre 1921 ; de la Compagnie du P.-L.-M., le 6 janvier 1922. Les syndicats des Chemins de fer de Ceinture l'ont ratifiée le 14 décembre 1921.

CHAPITRE I.

LE FONDS COMMUN.

L'une des innovations les plus intéressantes du nouveau régime des Chemins de fer est la création du fonds commun.

L'idée en a été présentée la première fois dans un projet de loi du 30 mai 1917 (1) accordant un relèvement de tarifs de 15 0/0 et approuvant une convention entre les Compagnies et l'Etat (2). Ce projet n'ayant pas eu de suite, la solidarité entre les réseaux fut de nouveau l'objet d'un projet de loi, le 11 octobre 1918 (3) confiant, jusqu'au 31 décembre de l'année qui devait suivre la cessation des hostilités, au Ministre des Travaux Publics, l'administration de tous les réseaux. Ce projet fut retiré au moment de l'armistice.

(1) Annexe n° 3345. — Chambre des Députés 1917.

(2) *Article 3.* — Pendant toute la durée des hostilités et l'année qui suivra celle au cours de laquelle leur cessation aura été officiellement constatée, il sera fait masse, chaque année, des produits de la majoration pour tous les transports effectués sur les réseaux des administrations participant à la présente convention... La part de chaque réseau dans la répartition annuelle sera proportionnelle au produit obtenu en multipliant la recette (majorations comprises), par la différence entre le coefficient d'exploitation de l'année envisagée et celui de l'année 1913 ; pour le calcul du coefficient d'exploitation les recettes seront diminuées du produit des impôts perçus pour le compte de l'Etat.

(3) Annexe n° 5063. — Chambre des Députés 1918.

Toujours dans le même ordre d'idées un projet de convention fut soumis en 1919 aux Compagnies qui le repoussèrent. On y prévoyait pour tous les grands réseaux, y compris le réseau de l'Etat, l'établissement d'une caisse commune. L'équilibre entre les recettes et les dépenses devant être réalisé par le jeu des tarifs qui devaient être augmentés si besoin était, ou au contraire diminués s'il se produisait des excédents pendant trois années consécutives. Toutes les Compagnies avaient un dividende (à déterminer par la loi approuvant la convention) garanti à raison des $\frac{3}{4}$ par l'Etat. Si les bénéfices réalisés par une Compagnie étaient supérieurs à la somme nécessaire à couvrir la totalité de son dividende, le $\frac{1}{4}$ de l'excédent seulement restait sa propriété, les $\frac{3}{4}$ de l'excédent devant être versés au fonds commun.

Ce dernier était alimenté par les versements ci-dessus indiqués et par la totalité des bénéfices du Réseau de l'Etat. Les dépenses du fonds commun étaient constituées par les sommes versées aux Compagnies ou au réseau de l'Etat pour couvrir l'insuffisance de leurs recettes. L'Etat pouvait avancer les sommes ainsi nécessaires, mais il devait être remboursé dans les trois ans, par une augmentation des tarifs au besoin.

En cas d'excédent, il était prévu la constitution d'une réserve, mais si l'excédent des recettes d'une année dépassait le maximum de la réserve, il devait être versé à l'Etat. Trois ans de versements à l'Etat

entraînaient une baisse des tarifs. Il était également prévu que chaque réseau pouvait constituer un fonds de réserve nécessaire à ses dépenses de renouvellement du matériel et des voies. En cas de rachat, les 3/4 dudit fonds étaient acquis à l'Etat.

L'idée a été reprise en 1920 lors du second relèvement des tarifs de chemin de fer. La loi du 14 février 1920 (1) qui a autorisé un relèvement de tarifs de 115 0/0, décide dans son article 3 que le produit en sera porté à un compte d'attente ouvert dans les écritures du Trésor.

Les disponibilités de ce compte commun devaient servir à couvrir les insuffisances des comptes d'exploitation de tous les réseaux et les charges, prélèvements et imputations prévus par les conventions en vigueur et la loi du 26 décembre 1914 pour les Compagnies, et par la loi du 13 juillet 1911 pour le Réseau de l'Etat.

Les réseaux déficitaires devaient épuiser les disponibilités de fonds commun avant de faire appel aux avances du Trésor prévues par les conventions de 1883 et la loi du 26 décembre 1914. Mais alors qu'on avait escompté qu'en l'année 1920 le fonds commun pourrait présenter un excédent définitif, jamais exercice n'a été plus néfaste pour les chemins de fer et le déficit a atteint un chiffre inconnu jusqu'alors. Le fonds commun n'a pu, en 1920, couvrir les insuffisances d'exploitation des réseaux qui étaient tous en déficit.

(1) *Journal Officiel*, du 15 février 1920.

Ce n'est que par la convention du 28 juin 1921 que le fonds commun a été véritablement établi.

L'article 13 § 1^{er} définit ainsi son but : « Il est
« institué un fonds commun destiné à réaliser la
« solidarité financière des grands Réseaux, à pour-
« voir à l'équilibre de leurs recettes, dépenses et
« charges et à leur faire, le cas échéant, en cours
« d'exercice, les avances nécessaires au fonction-
« nement de leur trésorerie. »

Le fonds commun est alimenté par trois sortes de ressources : 1° les ressources normales — excédents des Réseaux ; — 2° les ressources éventuelles — majorations de tarifs ; — 3° les ressources extraordinaires — avances du Trésor.

I. — RESSOURCES NORMALES. — Les ressources normales sont constituées par les excédents des recettes des réseaux qui font des bénéfices et la partie de la prime de chaque réseau qui doit être partagée avec le fonds commun lorsqu'elle dépasse le tiers du dividende garanti.

A) Excédent des recettes de certains Réseaux.

L'excédent représente ce qui reste à un réseau lorsqu'il a fait, sur les recettes brutes de toute nature entrant dans son compte d'exploitation, les prélèvements énumérés à l'article 15 de la Convention et qui sont les suivants :

a) *les dépenses d'exploitation* telles qu'elles ont été définies par les conventions antérieures.

b) *le montant des charges effectives* (intérêts,

amortissement, frais accessoires, etc.) du capital social et des emprunts de toute nature, contractés ou pris en charge par le réseau, sous déduction des remboursements et annuités dues par l'Etat, les départements, les communes et les particuliers.

L'intérêt statutaire des actions, l'intérêt et l'amortissement des obligations constituent les charges sus-visées. Il est stipulé que les Compagnies du Nord et du P.-L.-M. devront en déduire les annuités versées par l'Etat à titre de remboursement des sommes par elles empruntées et portées à leur compte d'établissement en vertu de la loi du 26 décembre 1914.

Le Réseau de l'Etat se trouve actuellement dans une situation particulière, du fait que son capital n'est pas composé d'actions ; il était donc nécessaire que l'article 15 définît quelles seront les sommes inscrites au titre de charges. Elles comprennent : 1° une somme de 35.685.000 francs, représentant les charges contractées par l'ancien Réseau de l'Etat jusqu'au rachat de l'Ouest ; — 2° les charges nettes prévues par la loi du 13 juillet 1911, sous déduction de l'annuité payée par l'Etat pour sa part dans la construction des lignes de l'ancien réseau (19.361.000 francs) et de la somme de 6.300.000 francs, annuité payée par le Réseau de l'Etat aux actionnaires de la Compagnie de l'Ouest à titre de dividende. L'intérêt statutaire des actions de l'Ouest reste, comme l'intérêt statutaire des actions des Compagnies, compris dans les charges du réseau.

c) *les insuffisances des participations financières et des exploitations annexes*, les redevances, remboursements, annuités et toutes autres charges incombant au Réseau.

Il s'agit là des lignes d'intérêt local exploitées par les Compagnies, des Ceintures de Paris et des bénéfices sur les services maritimes. Il était juste que les dépenses soient comprises dans le compte des Compagnies puisque les recettes afférentes à ces exploitations figurent dans les recettes de toute nature.

d) *une somme que la convention spécifie pour chaque réseau* et qui représente pour les C^{ies} du P. O., de l'Est et du Midi, le dividende proprement dit (déduction faite de l'intérêt statutaire) qui leur était garanti par les conventions de 1883, pour les C^{ies} du Nord et du P.-L.-M., le dividende réservé.

Pour le Réseau de l'Etat, une somme de 8.300.000 francs est prévue ; elle comprend les 6.300.000 fr. que ce réseau doit déduire de ses charges, et qui représentent le dividende garanti de la C^{ie} de l'Ouest payé par le Réseau de l'Etat dans l'annuité de rachat. La différence (2.000.000 francs) est un dividende forfaitaire attribué à l'ancien réseau de l'Etat, en vue du calcul de la prime. Si ce réseau n'a jamais eu d'actionnaires, l'Etat cependant lui a assuré, au moment de sa fondation, un capital initial. Pour rendre la situation égale entre les Compagnies et le Réseau de l'Etat, on a attribué à ce dernier un dividende fictif égal au tiers environ

de celui de la C^{ie} de l'Ouest, dont les voies étaient trois fois plus étendues que celles du Réseau de l'Etat au moment du rachat.

e) *la prime* prévue à l'article 14. Les réseaux sont autorisés à prélever la prime qui leur revient et celle de leur personnel.

Si les recettes brutes du compte « Exploitation » dépassent les prélèvements énumérés ci-dessus, cet excédent est versé au fonds commun par le Réseau. Dans le cas contraire, c'est-à-dire si les recettes sont inférieures aux charges, le déficit est couvert par le fonds commun.

B) Portion de l'excédent de la prime.

L'article 14, alinéa 11, prévoit le cas où la prime revenant à la Compagnie serait supérieure au tiers de la somme prévue pour ce réseau au § d) de l'article 11 (dividende garanti). La moitié de l'excédent est alors partagée entre le fonds commun et le Réseau. Si après ce versement, la prime dépasse les 2/3 de la somme visée en d), les deux tiers du nouvel excédent reviennent au fonds commun.

Certaines Compagnies, désavantagées par la constitution de leur Réseau et par les régions qu'elles desservent, n'atteindront que très difficilement l'équilibre et le passé ne permet pas d'espérer qu'elles puissent jamais faire des versements au fonds commun ; ce sont : l'Orléans, le Midi et le Réseau de l'Etat.

Les Compagnies dont on a escompté des excé-

dents sont le Nord, le P.-L.-M., et peut-être l'Est. Mais il est à craindre que l'excédent provenant de ces Compagnies ne suffise pas à combler le déficit des autres réseaux.

Il faut considérer aussi que le nouveau régime est applicable depuis le 1^{er} janvier 1921 et que tous les réseaux sans exception ont accusé en 1920 un déficit plus grand qu'il n'en avait jamais existé ; on ne peut donc penser que par la vertu magique de l'application du nouveau régime, ces déficits se changeront du jour au lendemain en excédents. Pendant plusieurs années, il est à prévoir que le fonds commun n'aura que des versements à faire aux Réseaux sans encaisser d'excédents.

II. — RESSOURCES ÉVENTUELLES. — La convention primitive (celle du 17 mai 1920) posait, en principe absolu, que les tarifs devaient être augmentés si les versements au fonds commun dépassaient ses encaissements.

L'article 17 s'exprimait ainsi : « Dans les trois
« mois qui suivront la mise en vigueur du nou-
« veau régime, les tarifs pourront, s'il y a lieu, être
« révisés par décision ministérielle même au-delà
« des maxima prévus par les cahiers des charges
« dans la mesure nécessaire pour rétablir l'équi-
« libre des recettes d'une part des dépenses et des
« charges, d'autre part. Ultérieurement, lorsque les
« versements du fonds commun dépasseront ses en-
« caissements, le Conseil Supérieur des Chemins de
« fer proposera au Ministre des Travaux Publics

« de décider dans les mêmes conditions les augmentations de tarifs nécessaires pour :

« 1° rétablir l'équilibre entre les versements et les encaissements annuels du fonds commun ;

« 2° combler le déficit antérieur de telle sorte qu'au bout d'une période maximum de deux années le fonds commun ait remboursé au Trésor public toutes ses avances.

« Les augmentations de tarifs proposées par le Conseil Supérieur seront applicables de plein droit, si le Ministre des Travaux Publics, après avis du Ministre des Finances, n'y fait pas opposition dans le délai d'un mois. »

Ainsi donc, aucune limitation n'était fixée et les tarifs auraient pu être augmentés considérablement dès le fonctionnement du nouveau régime et cela même, pour les trois premiers mois, sans consultation du Conseil Supérieur.

Cet automatisme a été trouvé trop rigoureux et l'on a modifié en conséquence l'article 17. Dans tous les cas, le Conseil Supérieur sera appelé à donner son avis sur les majorations proposées ; il pourra présenter dans les trois mois qui suivront son installation, une première proposition de revision. On a considéré que les six premières années du fonctionnement, de 1921 à 1927 non compris, étaient une période de transition pendant laquelle les règles énoncées pourraient recevoir des atténuations. Pendant ces 6 années, la revision des tarifs dans le sens de l'augmentation, ne pourra

intervenir que dans la limite compatible avec la situation économique. Si, pendant cette période, les majorations envisagées dépassent les maxima du Cahier des charges de plus de 180 0/0 pour les marchandises et de plus de 100 0/0 pour les voyageurs, elles ne seront applicables qu'à titre temporaire et devront être soumis à la ratification du Parlement.

Les tarifs ont été précédemment augmentés par les lois du 31 mars 1918 et du 14 février 1920, ce qui fait qu'actuellement les tarifs de marchandises sont majorés de 140 0/0 sur les prix indiqués aux cahiers des charges et les tarifs de voyageurs de 45 à 55 0/0, la marge d'augmentation fixée par la convention n'est donc pas très grande.

Pour l'avenir, ces limitations à 180 0/0 et 100 0/0 ne sont pas immuables, l'article 17 prévoit qu'elles pourront être modifiées par le Parlement, dès sa rentrée en janvier 1926, pour une durée de 5 années, sur proposition du Ministre des Travaux Publics et après avis du Conseil Supérieur. Ces nouveaux maxima seront applicables 6 mois après la loi approbative et une semblable revision sera faite tous les 5 ans jusqu'en fin de concession.

Les tarifs atteignant presque la limite fixée pour la période de 1921 à 1927, et les augmentations déjà subies étant quasi-prohibitives pour certaines marchandises, il ne fallait guère songer à cette ressource pour alimenter le fonds commun à ses débuts.

III. — RESSOURCES EXTRAORDINAIRES. — C'est donc à la troisième sorte de ressources que l'on sera obligé de recourir c'est-à-dire aux avances de l'Etat.

Il est prévu à l'article 13, alinéa 3, que, sur la demande du Ministre des Travaux Publics, les réseaux émettront des obligations pour couvrir tout ou partie des avances à faire au fonds commun et que l'intérêt, l'amortissement et les frais réels de service de ces titres seront supportés par l'Etat jusqu'au remboursement par le fonds commun.

Ces avances doivent normalement, c'est-à-dire à partir de 1927, être remboursées à l'Etat dans le délai maximum de deux ans.

Pour la période de 1921 à 1927, qui est escomptée comme la plus pénible puisque les déficits y seront encore considérables, les frais, intérêts et amortissements des obligations émises par chaque Compagnie pour couvrir l'insuffisance de ses recettes, seront supportés définitivement par l'Etat qui fait ainsi une dotation initiale au fonds commun.

A partir de 1927, les charges des obligations émises pendant cette période seront prélevées sur le fonds commun, sans entrer en compte dans le calcul des primes (art. 15 b) *in fine*), et elles devront donc être assurées par le jeu des tarifs.

L'article 2 de la loi du 29 octobre 1921 indique que chaque année la loi de finances fixera à titre provisionnel : 1° le montant des avances

que le Trésor est autorisé à faire au fonds commun par application de l'art. 13 de la convention ; 2° le montant total des obligations que chaque réseau est autorisé à émettre pour quelque cause que ce soit et notamment pour l'application des articles 13, 16, 25 de la Convention.

Ces obligations seront d'un modèle uniforme pour tous les réseaux et elles porteront une mention spéciale indiquant le réseau qui en fera l'émission ; la période d'amortissement ne sera pas supérieure à 60 ans. De cette façon, l'Etat qui continuera le service de ces titres après le rachat ou à l'expiration des concessions de tous les réseaux, aura, à ce moment, un service bien organisé.

Il est prévu la constitution d'une réserve lorsque le fonds commun, après avoir remboursé toutes les avances faites par le Trésor, verra ses encaissements surpasser ses versements. Si, au 31 décembre d'une année, l'excédent des encaissements dépasse la réserve, il appartiendra à l'Etat. Dans ce cas, le Ministre, après avis du Conseil supérieur, pourra abaisser les tarifs de manière à ramener le juste équilibre des recettes et des dépenses.

Le solde du fonds commun appartiendra à l'Etat quand tous les réseaux lui auront fait retour.

Le fonds commun ne réalisera pas la solidarité complète des réseaux ; en effet, ceux-ci ne font pas masse de leurs recettes, d'une part, de leurs dépenses et de leurs charges, d'autre part ; ils ne versent au fonds commun que l'excédent qui appa-

rait lorsqu'ils ont établi leur balance, ou ils n'y puissent que le montant de leur déficit.

Cet organisme ne constitue, du reste, qu'une caisse commune sans personnalité juridique.

Les Compagnies deviennent en quelque sorte des salariées de l'Etat ; elles n'ont plus ni risques, ni bénéfices à escompter. Elles sont assurées de toucher, quels que soient les résultats de l'exploitation de leur réseau, leur ancien dividende garanti. En effet, elles en prélèvent l'intérêt statutaire dans leurs charges et le dividende proprement dit dans la somme forfaitaire allouée en d) de l'article 15.

On a beaucoup critiqué l'institution du fonds commun. Mais il convient de remarquer que la situation ne présente à ce point de vue pas de changement appréciable pour les C^{ies} du Midi et de l'Orléans, pour lesquelles le Conseil d'Etat (arrêts des 12 janvier 1895 (1) et 26 juillet 1912 (2) a décidé que la garantie devrait s'appliquer jusqu'en fin de concession. On a étendu le bénéfice de la garantie d'intérêt jusqu'en fin de concession aux autres Compagnies : à la Compagnie de l'Est dont la garantie devait expirer le 31 décembre 1934, et aux Compagnies du Nord et de P.-L.-M. On compte sur ces trois dernières Compagnies pour alimenter le fonds commun par leurs excédents, car l'on espère qu'elles retrouveront rapidement leur situation prospère d'avant-guerre. En 1913,

(1) *Dalloz Périodique*, 1896-3-12.

(2) *Dalloz Périodique*, 1916-3-18.

l'Est et le P.-L.-M. avaient dépassé le dividende réservé et étaient arrivés au partage de bénéfices avec l'Etat. En acceptant de faire partie du fonds commun, ces Compagnies renoncent à tout jamais à acquérir un dividende plus élevé que le dividende réservé ou garanti.

Il est vrai que ce forfait leur est garanti jusqu'à l'expiration des concessions, alors que pour le P.-L.-M. et le Nord la garantie ne jouait plus depuis le 31 décembre 1914.

Au contraire de la garantie de 1883, qui était faite par l'Etat à titre d'avance remboursable tout au moins en fin de concession, le dividende qui est ainsi accordé aux Compagnies par la convention de 1921, l'est à titre définitif.

L'Etat obtient l'admission de son réseau dans le fonds commun, ce qui est un sacrifice appréciable de la part des autres réseaux, car ce réseau a présenté, dans ces dernières années, à lui seul, un déficit presque égal au déficit total des Compagnies. Ce sera donc lui qui fera le plus souvent appel au fonds commun et dans les plus grandes proportions.

L'Etat s'est réservé encore une autre sorte de bénéfices éventuels : Les Compagnies avaient calculé l'amortissement des obligations émises par elles, de telle sorte que toutes les obligations fussent amorties quatre ou cinq ans avant l'expiration de la concession. Elles espéraient ainsi servir à leurs actionnaires pendant ces quelques années,

un dividende majoré ; cette espérance leur est enlevée puisque le dividende est déterminé pour toute la durée de l'application de la convention de 1921, c'est-à-dire jusqu'à la fin des concessions, si de nouveaux accords n'interviennent pas d'ici là. C'est donc l'Etat qui profitera de cette bonification.

Si les années qui vont suivre sont déficitaires, la Convention sera donc une bonne opération pour les Compagnies qui se seront ainsi assurées contre les années calamiteuses ; si, au contraire, comme il faut l'espérer, les réseaux retrouvent rapidement l'équilibre et même font des bénéfices, ce sera l'Etat qui en profitera presque uniquement.

Mais le système du fonds commun aboutit à la régie désintéressée puisque les Compagnies sont assurées de toucher leur dividende, en tout état de cause ; on a donc dû, pour les encourager à développer leur trafic et à assurer une gestion économe, y introduire un correctif : *la prime*.

CHAPITRE II.

LA PRIME DE GESTION

Précédents — But

La prime est, pour les Compagnies, un superdividende, qui varie suivant les conditions d'exploitation du Réseau et qui, par suite, leur permet d'augmenter de façon appréciable le dividende qui leur est garanti par la Convention. Pour leur personnel, c'est une gratification supplémentaire.

Les Réseaux ne sont donc plus des salariés n'ayant que l'amour propre et la conscience professionnelle pour les inciter à donner un meilleur rendement, mais ils sont intéressés à obtenir de fortes recettes, tout en transportant au meilleur marché possible.

La prime est une innovation de la convention de 1921 ; elle n'avait, du reste, aucune raison d'être sous le régime antérieur, tout au moins pour les Compagnies, puisque ces dernières ne jouissaient pas toutes de la garantie d'intérêt et que cette garantie n'était accordée qu'au moyen d'avances remboursables.

La participation du personnel aux bénéfices avait été rarement envisagée. Toutefois, une ordonnance royale avait sanctionné la modification des Statuts de la C^{ie} d'Orléans prévoyant qu'un prélève-

ment de 15 0/0 serait fait sur le surplus des produits lorsqu'une somme de 20 millions serait attribuée à l'ensemble des actions à titre d'intérêt et de dividende. Ce prélèvement ne devait plus être que de 10 0/0, puis de 5 0/0 lorsque, par application des dispositions précédentes, il aurait été attribué aux actions une somme totale de 29, puis de 32 millions. Cette participation est actuellement de 1 1/2 pour cent des traitements (1).

Nous ne retrouvons plus de disposition analogue jusqu'en 1883. Lors de la discussion de la loi approuvant les conventions passées à cette époque avec les Compagnies, deux amendements furent déposés qui proposaient qu'un tant pour cent des dividendes distribués aux actionnaires fût remis aux agents.

C'est naturellement lors de l'étude du nouveau régime que l'idée de prime a été reprise comme corollaire du fonds commun.

Le projet de loi du 30 mai 1917 autorisant un relèvement des tarifs spécifiait que si le produit net d'un réseau dépassait ses charges, les 7/10 de l'excédent étaient répartis entre les autres réseaux. Les 3/10 de l'excédent restaient acquis au Réseau pour, dit l'art. 2 § b, 5°, de la convention annexe, compenser la diminution du trafic résultant des majorations perçues par un Réseau et dont le produit était attribué aux réseaux déficitaires. Une

(1) Déclaration de M. MANGE, au Conseil Supérieur des Chemins de fer, séance du 19 juillet 1922.

sorte de prime était ainsi accordée aux réseaux excédentaires pour les récompenser d'être venus en aide à ceux qui étaient moins favorisés.

Une autre modalité de la prime pouvant être attribuée aux réseaux (car on s'est moins préoccupé de la prime au personnel) a été exposée par M. Beaughey, directeur honoraire des Chemins de fer de l'Etat, dans une étude sur le nouveau régime des Chemins de fer parue dans l'*Action Nationale* du 25 novembre 1917. M. Beaughey proposait que les Réseaux soient gérés par les Compagnies pour le compte de l'Etat qui devait leur garantir partiellement le dividende fixé par les conventions antérieures. Les Compagnies devaient recevoir une prime composée de deux éléments : un tant pour cent sur les recettes brutes et un pourcentage sur les recettes nettes. Le total de cette prime et de la portion du dividende garanti pouvait même dépasser le dividende des conventions de 1883. Les Compagnies étaient donc intéressées à exploiter le mieux possible pour s'assurer au moins leur ancien dividende garanti.

Le projet de loi du 11 octobre 1918, qui n'accordait pas de prime aux Compagnies, semble toutefois s'être inspiré de cet article puisqu'il ne leur garantissait que les trois quarts du dividende.

Nous étudierons plus loin le projet qui est devenu la loi du 29 octobre 1921 et nous nous contenterons d'examiner ici les contre-propositions.

Celle de M. Loucheur (1), déposée le 27 mai 1920,

(1) Proposition de loi tendant à l'établissement d'un nou-

ne prévoit pas de prime aux Compagnies, puisque celles-ci sont toutes remplacées par une Société unique. Le solde des bénéfices est réparti entre l'Etat, les actions de capital et les actions de travail qui sont attribuées, non aux agents individuellement, mais à une société commerciale coopérative de main-d'œuvre.

La proposition de loi tendant à la nationalisation des Chemins de fer (1) prévoit que le Conseil central, chargé de l'administration de l'Office national des chemins de fer, fixera, après avis des conseils généraux, les coefficients variables suivant les conditions locales et l'amélioration progressive des moyens techniques qui permettront d'intéresser le personnel à la meilleure exploitation (article 10 *in fine*).

La convention de 1921 a recherché une formule de prime qui intéresse le réseau et son personnel à produire le meilleur rendement possible.

Pour développer le trafic, on proportionnera la prime à son augmentation. Mais si la prime se composait de ce seul élément, qu'on prenne pour base du calcul les recettes brutes ou le produit net, aucun frein ne serait mis à l'augmentation des charges et l'espérance de pouvoir un jour abaisser les

veau régime pour les Chemins de fer d'intérêt général. — Chambre des Députés, n° 943, annexe au procès-verbal de la séance du 27 mai 1920.

(1) Proposition de loi sur l'organisation du service public des chemins de fer par la nationalisation industrielle présentée par le groupe socialiste de la Chambre des Députés. — Chambre des Députés, n° 1464 — annexe au procès-verbal de la deuxième séance du 30 juillet 1920.

tarifs ne serait pas permise. Il a donc fallu, pour éviter l'augmentation des charges et la consolidation des tarifs élevés, tenir compte d'un autre élément : l'économie. La prime sera donc proportionnelle également à l'économie réalisée par rapport à une année prise comme base de comparaison, et une pénalité sera prévue lorsque les dépenses auront augmenté.

Tels sont les deux éléments constitutifs de la prime. Pour chacun d'eux : trafic et économie, les formules de détermination ont beaucoup varié au cours de la discussion du projet de loi et nous allons examiner les différentes formules qui ont été proposées et celle qui, finalement, a été adoptée.

CHAPITRE III.

ELEMENTS CONSTITUTIFS DE LA PRIME

Formule du projet de loi. — La Convention annexée au projet de loi, déposé le 18 mai 1920, par M. Le Trocquer, Ministre des Travaux Publics, donnait, dans son article 15, une formule assez simple pour le calcul de la prime qui devait être proportionnelle au trafic et inversement proportionnelle au coefficient d'exploitation.

Pour déterminer l'élément trafic on calculait : 1° le nombre de tonnes chargées et taxées par le Réseau ; 2° le nombre de tonnes chargées par le public ou remises par un autre réseau ; 3° le nombre d'unités kilométriques parcourues, c'est-à-dire de tonnes kilométriques PV et GV et de voyageurs-kilomètres.

On comparait ces différents chiffres à un tableau indiquant pour chaque Compagnie la moyenne des années 1913 et 1919. La prime était allouée pour la partie excédant le minimum fixé par le tableau. Il était accordé pour les excédents 0 fr. 40 par tonne taxée et chargée par le Réseau, 0 fr. 30 par tonne remise au réseau et 0 fr. 002 par unité kilométrique. La prime était constituée par le total de ces trois sommes divisées par le coefficient d'exploitation ; ce dernier était obtenu en divisant le chiffre représentant les dépenses d'exploitation par le chiffre re-

présentant les recettes d'exploitation, y compris les majorations de tarifs.

Pour éviter que certaines Compagnies ne fassent des dépenses exagérées pour les travaux complémentaires de premier établissement, il était stipulé que, si les dépenses pour ces travaux dépassaient, pour un exercice, le maximum arrêté par le Ministre, après avis du Conseil supérieur, les charges de l'excédent seraient ajoutées aux dépenses d'exploitation pour le calcul du coefficient. On trouvait donc bien dans cette formule les deux facteurs : trafic et économie.

Cette prime devait être partagée entre le Réseau et son personnel à raison de $\frac{1}{3}$ pour le réseau et de $\frac{2}{3}$ pour le personnel. Il était prévu que les minima fixés pourraient être révisés pour une Compagnie si, dans les 6 années postérieures à 1920, le montant moyen de la part de prime attribuée à cette Compagnie (réseau) était inférieur à 5 0/0 de la somme d) visée à l'article suivant (c'est-à-dire du dividende garanti par le fonds commun). Les nouveaux minima devaient être calculés de telle sorte que s'ils avaient été appliqués pendant les deux dernières années de la période envisagée, la part de prime de la Compagnie en cause eût égalée celle du réseau ayant le pourcentage le plus faible, mais dépassant toutefois les 5 0/0 du dividende garanti. Si le Ministre refusait d'effectuer cette révision, la Compagnie était en droit de requérir et d'obtenir son rachat.

Formule de la Commission des Travaux Publics de la Chambre des Députés. — La Commission des Travaux Publics de la Chambre demanda que la Convention fût modifiée, notamment en ce qui concernait le calcul de la prime. La Convention primitive fut donc remaniée en septembre 1920, mais les Compagnies n'avaient pas consenti à changer le taux des minima estimés trop faibles par la Commission (1).

D'après le texte primitif, les Compagnies étaient à peu près assurées de toucher une prime, quel que soit leur coefficient d'exploitation. C'est pourquoi la Commission a songé à pénaliser le coefficient lorsqu'il dépasserait l'unité et à accorder une bonification s'il lui était inférieur.

En conséquence, la division des dépenses par les recettes était poussée jusqu'au centième. Quand le coefficient était au-dessous de l'unité, il était accordé une majoration de 2 0/0 pour chaque centième entre 0,99 et 0,80, au-dessus de 0,80 la majoration était de 3 0/0. La prime était ainsi doublée si le coefficient était 0,60. Cette majoration était applicable aussi bien à la prime de la Compagnie qu'à celle de son personnel. Les taux furent ensuite modifiés 1 0/0, de 0,99 à 0,90 inclus, 2 0/0, de 0,89 à 0,75, et 3 0/0 pour chaque centième au-dessous de 0,75 (2).

(1) Réponse à une lettre du Ministre, du 17 septembre 1920. — Rapport Maunoury 1497, p. 261.

(2) Cette modification a été acceptée par les réseaux dans la lettre qu'ils ont adressée le 24 novembre 1920, au Ministre

Si, au contraire, le coefficient était supérieur à l'unité, la prime acquise à la Compagnie était réduite de 4 0/0 par centième au-dessus de l'unité. Il en résultait que la prime était nulle si la Compagnie exploitait 1,25.

Un autre remaniement de la Convention fut réalisé à cette époque, l'article 5 disparaissait pour être incorporé dans le projet de loi sous le n° 12. L'ancien article 15 concernant la prime devenait donc désormais l'article 14.

Formule de la Commission des Finances de la Chambre. — La formule de la prime était, bien que compliquée, assez facile à comprendre. Elle n'a pas satisfait la Commission des Finances de la Chambre.

On a tout d'abord objecté que les Compagnies étaient assurée d'avoir une prime, si faible que fût leur trafic, puisque les minima avaient été fixés au-dessous de la moyenne du trafic des deux années 1913 et 1919, et alors que cette dernière année avait été particulièrement mauvaise.

Il fut donc décidé que la prime brute en 1920 devait être nulle (exception faite pour les réseaux du Nord et de l'Est qui avaient été dévastés) et en conséquence les chiffres probables de 1920 furent choisis comme minima, ce qui doublait à peu près les chiffres primitifs. Par compensation, on a dou-

des Travaux Publics. — Rapport Maunoury-Dutheil, n° 1497-1498.

Chambre des Députés, annexe à la deuxième séance du 31 juillet 1920, p. 383.

blé également les sommes allouées pour les excédents de trafic, c'est-à-dire qu'on a fixé à 0 fr. 80 la tonne supplémentaire taxée et chargée par le Réseau, à 0 fr. 60 la tonne remise par un autre réseau ou chargée par le public et à 0 fr. 006 l'unité kilométrique (ce dernier chiffre était triplé). Les Compagnies avaient un double stimulant : il leur fallait un plus grand effort pour atteindre les minima et d'autre part, cet effort était récompensé par une prime plus élevée.

On avait encore fait observer que la baisse d'une matière première quelconque et particulièrement du charbon (qui accusait une baisse très considérable au moment de la discussion de la loi) entraînerait *ipso facto* une grande diminution des dépenses sans que les Compagnies y aient aucun mérite. La Commission des Finances a donc voulu soustraire le calcul du coefficient à l'influence des faits qui peuvent modifier les résultats de l'exploitation indépendamment de la volonté des Compagnies. Pour cela, on a pensé à réduire pour l'ensemble des réseaux le coefficient à l'unité : après avoir fait la somme des recettes de tous les réseaux et celle des prélèvements qu'ils sont autorisés à faire, on majore ou on diminue les recettes de chaque réseau de façon à égaliser le total des recettes avec le total des prélèvements de l'ensemble des réseaux.

Supposons en effet que pour une année quelconque les résultats d'exploitation de deux réseaux A et B soient les suivantes :

	RECETTES	DÉPENSES	COEFFICIENT
Réseau A.....	1.000	950	95 0/0
Réseau B.....	1.000	1.050	105 0/0

L'année suivante, les recettes sont demeurées constantes, mais par suite d'une baisse importante du prix du charbon, leurs dépenses ont diminué. Il en résulte que les deux réseaux, bien qu'ayant par hypothèse exploité dans les mêmes conditions que l'année précédente, voient leur coefficient s'abaisser.

	RECETTES	DÉPENSES	COEFFICIENT
Réseau A.....	1.000	850	85 0/0
Réseau B.....	1.000	950	95 0/0
Total.....	2.000	1.800	

Pour corriger cette anomalie, on égalise le total des recettes (2.000) au total des prélèvements (1.800) en diminuant les recettes de 200. Il faut, pour cela, abaisser le chiffre des recettes de chaque réseau de 10 0/0.

	R. RECTIFIÉES	DÉPENSES	COEFFICIENT
Réseau A.....	900	850	95 0/0
Réseau B.....	900	950	105 0/0
Total.....	1.800	1.800	

On se rend compte que, par suite de cette rectification des recettes, les coefficients représentent exactement la gestion des deux réseaux dont il est question et ils sont identiques pour les deux années pen-

dant lesquelles l'exploitation a été faite dans les mêmes conditions et en conséquence la prime ne sera pas modifiée.

On a trouvé également qu'en cas de mauvaise exploitation, la pénalité basée uniquement sur la partie du coefficient supérieure à l'unité n'était pas assez sévère. La Commission des Finances a alors inventé une seconde réduction de la prime, s'ajoutant à celle de 4 0/0 par centième du coefficient dépassant l'unité et l'on est arrivé à une formule qui n'a été comprise que d'un petit nombre de personnes, d'après les déclarations qui ont été faites à la Chambre lors de la discussion du projet de loi, ce qui ne l'a pas empêché d'être voté. Cette formule a pour but de diminuer la prime proportionnellement à la moitié de l'augmentation de l'excédent des dépenses sur les recettes (comparaison faite avec l'année précédente) Δ représentant l'accroissement des dépenses, la formule de la réduction supplémentaire à faire sur la prime peut s'écrire ainsi :

$$\frac{\Delta(D - R)}{2} \times \frac{D - R}{2}$$

A la suite de ces modifications, la Convention du 27 mai 1920 devenait caduque. Une nouvelle Convention fut signée avec les Compagnies, le 30 novembre 1920, et un avenant y a été joint le 17 décembre 1920. Le projet de loi adopté par la Chambre des Députés, le 18 décembre 1920, approuvait cette convention, dont l'article 14 était ainsi conçu :

« Il sera alloué, chaque année, à chaque réseau,

« une prime tendant à l'intéresser, ainsi que son
« personnel, au développement du trafic et à l'éco-
nomie dans les dépenses.

« Pour calculer cette prime, on fera le total des
« éléments suivants :

« 0 fr. 80 par tonne de petite et de grande vitesse
« taxée et chargée par le réseau ;

« 0 fr. 60 par tonne taxée chargée par le public
« ou remise par un réseau voisin, les Ceintures
« étant assimilées à un réseau unique ;

« 0 fr. 006 par unité de trafic (tonnes-kilomètres
« PV et GV et voyageurs-kilomètres).

« Du total ainsi obtenu, on retranchera le total
« correspondant calculé au moyen des éléments
« forfaitaires figurant au tableau ci-dessous :...

« Le chiffre ainsi obtenu pour chaque réseau sera
« majoré comme il est indiqué ci-après, en tenant
« compte de la valeur du coefficient d'exploitation
« si ce coefficient est inférieur à l'unité.

« Le coefficient d'exploitation sera déterminé en
« faisant le quotient, poussé jusqu'au centième, des
« dépenses d'exploitation (1) par les recettes cal-
« culées comme si elles avaient été mises au niveau
« réalisant, pour l'ensemble des réseaux et pour
« l'exercice envisagé, l'équilibre entre les recettes

(1) Si les dépenses pour travaux complémentaires de premier établissement dépassent dans un exercice le maximum arrêté par le Ministre après avis du Conseil Supérieur, les charges (intérêts et amortissement) de cet excédent seront ajoutées aux dépenses d'exploitation pour le calcul du coefficient.

« et les prélèvements fixés à l'article 15 ci-après :

« La majoration sera de :

« 1 0/0 pour chaque centième du coefficient compris entre 0,99 et 0,90 inclus ;

« 2 0/0 pour chaque centième compris entre 0,89 et 0,75 inclus ;

« 3 0/0 pour chaque centième au-dessous de 0,75.

« La prime sera partagée entre le réseau et son personnel à raison d'un tiers pour le réseau et de deux tiers pour le personnel.

« Dans le cas où le coefficient d'exploitation, calculé comme il est dit ci-dessus, sera supérieur à l'unité, la part de prime revenant au réseau sera réduite de 4 0/0 pour chaque centième du coefficient d'exploitation en sus de l'unité. En outre, si dans ce même cas et par suite d'un accroissement des dépenses d'exploitation, la différence entre ces dépenses et les recettes, établie dans les conditions fixées à l'alinéa 5 du présent article, est pour un exercice, supérieure à la différence de l'exercice précédent, la part de prime revenant au réseau subira une réduction supplémentaire de la moitié de la fraction de l'augmentation de cette différence égale à la fraction des recettes qui présente cette différence pour l'année du calcul.

« Si la part de prime d'un réseau dépasse le tiers de la somme fixée au § d) de l'article 15 ci-après, la moitié de l'excédent sera versée au fonds commun ; si la part de prime revenant au réseau après la réduction prévue ci-dessus dépasse les

« deux tiers de ladite somme, les deux tiers du
« nouvel excédent seront versés au fonds commun.

« Le montant de la prime sera arrêté, chaque an-
« née, par le Ministre des Travaux Publics, sur la
« proposition des réseaux, après avis de la Com-
« mission de vérification des comptes. Un décret dé-
« libéré en Conseil d'Etat et rendu sur la proposi-
« tion du Ministre des Finances, après avis du Con-
« seil supérieur, déterminera les bases de la répar-
« tion de la part de prime revenant au person-
« nel. »

La Commission des Chemins de fer du Sénat avait admis sans modification la formule de prime qui lui était soumise.

*Formule de la Commission des Finances au Sé-
nat.* — Mais à la Commission des Finances, la pri-
me ainsi déterminée fit l'objet de nombreuses criti-
ques, particulièrement de la part de M. Jeanneney,
premier rapporteur du projet de loi devant cette
Commission, et la convention dut encore une fois
être modifiée.

On reprochait tout d'abord à la formule d'être
trop compliquée et, par suite, difficilement intelli-
gible.

Le choix des minima était aussi très discuté.

Les Compagnies ne faisaient pas toutes aupara-
vant les statistiques des unités kilométriques, et,
parmi les tonnes chargées par elles, certaines Com-
pagnies ne tenaient pas compte des transports en
grande vitesse. Les transports en service étaient

quelquefois compris dans leurs statistiques, alors qu'ils étaient expressément exclus pour le calcul de la prime.

Lors du remaniement de la Convention on avait établi les nouveaux minima qui devaient représenter les résultats de 1920, en calculant les résultats probables de l'année d'après les chiffres du premier semestre de 1920 ; les chiffres adoptés étaient donc tout à fait incertains.

D'autre part, on ne faisait aucune distinction entre les différentes sortes de marchandises ; entre un transport de charbon, par exemple, et un transport de denrées alimentaires. C'était avantager les réseaux industriels qui transportent en majeure partie des marchandises pondéreuses au détriment des réseaux agricoles qui sont déjà les moins favorisés au point de vue de l'intensité du trafic. De même, dans le calcul des unités kilométriques, on ne distinguait pas entre un voyageur-kilomètre et une tonne-kilomètre.

A vrai dire, ces minima avaient été établis, en 1920, pour inciter le personnel et les Compagnies à augmenter coûte que coûte le trafic et à tenter de réduire autant que possible leur déficit. Mais la situation était déjà changée en 1921 et les circonstances n'étant plus les mêmes, les chiffres ainsi choisis ne pouvaient subsister et surtout servir de base à un régime établi pour une durée de 40 ans.

Le choix du coefficient d'exploitation pour représenter l'élément économie a été également très dis-

cuté. En effet, bien qu'il soit une indication de la valeur de l'exploitation du réseau, il ne peut avoir qu'une valeur relative, car le rapport des dépenses aux recettes dépend d'une série d'éléments : structure du réseau, nature du trafic, taux des tarifs. Et surtout, si l'on peut admettre que le coefficient serve à comparer les résultats d'exploitation d'un réseau à différentes époques, il est tout à fait contraire à l'équité de se servir de ce criterium pour comparer entre elles, les gestions de différents réseaux, pour une même année, puisque chacun a sa structure propre et que son trafic est différent de ceux des autres.

La rectification du coefficient n'avait pour résultat que de diminuer ou d'augmenter les recettes de tous les réseaux dans la même proportion, par exemple de 1/10. En pratique, les coefficients étaient abaissés, mais l'inégalité de traitement des réseaux, par rapport les uns aux autres, subsistait.

D'autre part, ce coefficient calculé d'après les recettes rectifiées permettaient aux réseaux d'obtenir des majorations de prime alors que le coefficient réel aurait peut-être été passible d'une pénalité, étant supérieur à l'unité.

On pouvait soutenir aussi que les Compagnies, grâce à des tarifs élevés, pourraient obtenir des coefficients faibles malgré une mauvaise gestion.

Au surplus, il n'était peut-être pas très équitable de refuser de tenir compte aux réseaux de la baisse survenue sur leurs matières premières, car l'achat

à un cours plus faible pouvait être le résultat d'un effort de leur part pour trouver un prix de revient plus avantageux.

Sur les observations de la Commission des Finances, le Gouvernement reprit donc les pourparlers avec les compagnies et l'on aboutit à la formule qui fut finalement adoptée par les deux chambres.

Formule définitive de la prime.

Elément A. — On a abandonné, tout d'abord, pour déterminer l'élément trafic, le calcul du tonnage transporté qui aurait astreint les gares à des statistiques dont elles n'ont pas l'habitude.

La Commission des Finances du Sénat a pris pour élément du calcul du trafic les recettes de l'année envisagée, mais sans faire entrer en ligne de compte les majorations que les tarifs ont subies depuis 1918 et celles qui pourraient être décidés ultérieurement ; on exclut, en outre, les transports en service, le produit de la vente au public d'énergie électrique et celui des péages perçus sur les lignes de transports électriques.

Les recettes ainsi déterminées sont comparées à celles de l'exercice 1920, et l'on accorde comme prime 3 0/0 de l'excédent de l'année envisagée sur 1920.

Il est stipulé que si l'excédent de l'année considérée dépasse 20 0/0 de la recette de 1920, le taux applicable au surplus ne sera que de 2 0/0.

Elément B. — Le coefficient d'exploitation est également délaissé pour récompenser les Compa-

gnies des économies qu'elles ont pu faire pendant l'année pour laquelle on calcule la prime. On considère maintenant la diminution de l'insuffisance des recettes de l'exercice envisagé par rapport au déficit de 1920.

Mais les recettes dont il s'agit ne sont pas ici tout à fait les mêmes que celles qui serviront de base à l'élément A de la nouvelle formule. Elles comprennent le produit de toutes les majorations de tarifs pour tenir compte aux réseaux de leur plein rendement, cette partie de la prime tendant à les inciter à rétablir leur équilibre financier.

Le poste dépenses comprend :

1) Les dépenses visées aux §§ *a*) et *c*) de l'article 15, c'est-à-dire toutes les dépenses d'exploitation et celles qui résultent d'insuffisances des exploitations annexes ou de participations financières. Les résultats de l'exploitation des Chemins de fer de Ceinture sont exclus de ces dernières dépenses.

2) La moitié des charges définies aux §§ *b*) et *d*) de l'article 15, c'est-à-dire la moitié des charges effectives du capital et du dividende proprement dit.

3) Les primes acquises tant par le Réseau que par son personnel pour l'exercice précédent.

On tient compte pour moitié des charges financières pour empêcher les réseaux d'entreprendre des travaux complémentaires trop coûteux ou inutiles.

Comme on l'avait fait précédemment, on a cher-

ché à éviter que les réseaux ne profitent, par le moyen de la prime, d'économies qui résulteraient d'un abaissement du cours des matières premières. On a eu en vue particulièrement le charbon qui, par suite de l'augmentation considérable de son prix, avait été le principal élément de perturbation dans le budget des chemins de fer depuis la guerre.

On a décidé qu'il serait, chaque année, déduit des dépenses de 1920 servant de point de comparaison, une part de la différence entre la dépense de combustible pour 1920 et celle de l'année considérée.

On avait d'abord fixé cette part à $1/20$ pour 1921, on l'augmentait d'un $20^{\text{ème}}$ chaque année jusqu'en 1930 ; — à cette époque où elle atteignait $10/20^{\text{es}}$, elle serait devenue invariable jusqu'à la fin de l'application de la convention. A partir de l'exercice 1930, on aurait donc déduit des dépenses d'exploitation de 1920, la moitié de la différence entre la dépense de combustible de 1920 et celle de l'année considérée.

Cet abattement a été trouvé Insuffisant.

C'est la moitié de la différence entre le prix des combustibles consommés pour la traction des trains en 1920, et la dépense correspondante de 1921 qui est retranchée de la dépense d'exploitation de 1920 pour tous les exercices jusqu'à l'année 1926 comprise. A partir de 1927, on déduira des dépenses de 1920, la totalité de la différence entre la dépense de combustible de 1920 et celle de 1927. Ce sera donc

cette dernière année qui servira de point de comparaison pour tous les exercices ultérieurs.

On a prévu, en outre, que la consommation de charbon pourrait être moindre par suite de l'électrification de lignes postérieurement au 1^{er} janvier 1921. En 1927, pour établir la comparaison avec 1920, on évaluera la dépense de charbon correspondante aux lignes électrifiées depuis le 1^{er} janvier 1921, d'après le parcours des trains électriques, la consommation moyenne kilométrique de charbon des trains à vapeur et le prix moyen de combustible pour le réseau intéressé.

On voit donc que la modification a eu pour résultat d'augmenter les retranchements à opérer sur les dépenses de 1920.

On accorde sur la diminution, ainsi calculée, de l'insuffisance de l'exercice considéré sur l'insuffisance de 1920, une prime égale à 1 0/0 de cette diminution.

Pour tenir compte aux Compagnies du Nord et de l'Est du grand effort qu'elles ont fait pour reconstituer leurs réseaux, cet élément de la prime sera doublé jusqu'à 1924 compris ; il sera donc de 2 0/0. Cette majoration de 1 0/0 sera ensuite diminuée d'un dixième chaque année jusqu'à 1934 où elle disparaîtra.

La prime subira une nouvelle majoration à partir de l'exercice qui suivra celui où l'équilibre sera réalisé pour l'ensemble des réseaux, c'est-à-dire lorsque les recettes de tous les réseaux égaleront

le total des prélèvements faits en vertu de l'article 15. Les réseaux qui, à cette époque, seront encore en déficit (et il est prévu que jusqu'à la fin du fonctionnement du fonds commun, il y en aura) bénéficieront d'une majoration égale à 1 0/0 de la diminution de leur insuffisance par rapport à l'exercice d'équilibre.

Pour les réseaux en excédent, la surprime sera de 1 0/0 de l'augmentation de leur excédent par rapport à l'année où l'équilibre sera réalisé.

Mais il a fallu envisager aussi le cas où le déficit d'un réseau serait en augmentation sur celui de 1920. Ce réseau est alors frappé d'une pénalité qui est de 2 0/0 de l'augmentation constatée.

La somme ainsi calculée ne vient pas en déduction de la prime *A* basée sur les recettes brutes, mais elle est retranchée de la prime *B* de l'exercice suivant ou des exercices ultérieurs, si cela est nécessaire pour arriver à son complet amortissement.

Cette formule a réalisé un progrès sensible sur celle qui avait été adoptée par la Chambre des Députés. Les réseaux ne sont plus comparés l'un avec l'autre, bien que leurs trafics soient différents. Les primes ne sont calculées maintenant qu'en comparant l'exercice de 1920 et celui pour lequel on calcule la prime.

Bien qu'on ait tenu compte autant que possible des griefs soulevés par la précédente formule, la prime établie par le Sénat a donné lieu, elle aussi,

à plusieurs critiques, inévitables puisque, dans une matière aussi complexe on ne peut trouver la perfection.

La prime est maintenant basée en partie sur le trafic du réseau ; or, on a observé que le mouvement normal du trafic en France correspond à une progression annuelle de 2,5 0/0 dans les recettes. C'est donc, a-t-on dit, accorder aux réseaux une prime qui s'accroîtra automatiquement sans qu'ils y aient aucun mérite. Mais si la moyenne de l'augmentation du trafic se traduit pour l'ensemble des Compagnies par un accroissement de leurs recettes de 2,5 0/0, il n'en est pas moins vrai qu'elle varie suivant les réseaux et dépend des efforts qu'ils font pour attirer le trafic chez eux ; la prime est donc justifiée en ce cas.

D'autre part, si l'accroissement est continu quand on considère une période un peu longue, on constate néanmoins qu'il n'est pas régulier et que même certaines années peuvent accuser une diminution.

Pour que l'élément A de la prime soit le plus élevé possible, les Compagnies s'opposeront peut-être à des abaissements des tarifs qui réduiraient leurs recettes et par conséquent c'est, en définitive, l'usager qui devra supporter cette charge supplémentaire ; en théorie, cette charge sera compensée par un meilleur rendement dont bénéficiera l'usager.

Mais le Ministre ayant, d'après la nouvelle con-

vention, le pouvoir de requérir l'abaissement des tarifs spéciaux dont le taux lui paraîtrait contraire à l'intérêt national, il pourra user de ce droit quand il estimera que les primes seront trop élevées.

On a reproché surtout à la Commission des Finances du Sénat d'avoir choisi comme terme de comparaison l'année 1920. — Cette année a été la plus néfaste qu'il y ait jamais eu depuis l'origine des Chemins de fer ! Jamais les matériaux et le charbon n'ont atteint des cours aussi élevés, jamais non plus le trafic n'a été plus faible et l'exploitation plus onéreuse. Au surplus, deux grèves importantes ont éclaté au cours de cette année : l'une de 5 jours au mois de février et l'autre de 25 jours, en mai, et ont paralysé les transports pendant tout un mois.

M. Le Trocquer, Ministre des Travaux Publics, a répondu à cette critique exposée par M. Jeanne-ney (1). — On a estimé qu'il était préférable de comparer chacun des exercices futurs à un exercice fixé à l'avance et qui resterait invariable pendant toute la période d'application de la convention. Comment déterminer cet exercice ? Si l'on avait décidé de comparer chaque année à l'année précédente, on serait arrivé au résultat suivant : une Compagnie ayant fait des dépenses exagérées ou ayant entrepris des travaux complémentaires dis-

(1) Séance du Sénat, du 8 juillet 1921. — *Journal Officiel*, 9 juillet 1921, p. 1578.

pendieux subirait une pénalité pour l'année dans laquelle elle aurait engagé ces dépenses. Mais l'année suivante, ces dépenses ne figurant plus dans les prélèvements, le Réseau verrait son insuffisance sensiblement diminuer (ou son excédent augmenter), il bénéficierait donc d'une majoration de prime qui compenserait au moins en partie la pénalité de l'année précédente.

On avait donc le choix entre un exercice futur et un exercice passé. L'exercice futur n'a pas été admis car on aurait ainsi pris un étalon encore indéterminé et l'on aurait pu craindre que le connaissant à l'avance, les Compagnies aient eu, cette année, tendance à augmenter leurs dépenses et à diminuer leurs recettes pour s'assurer dans l'avenir une prime plus avantageuse.

Il n'a pas semblé possible, d'autre part, de prendre un exercice antérieur à la guerre, les conditions d'exploitation ayant trop changé depuis. On a écarté à plus forte raison les années de guerre pendant lesquelles les Compagnies n'ont pas eu la libre disposition de leurs réseaux ; restaient donc 1919 et 1920. Mais, en 1919, la guerre n'était pas officiellement terminée et les transports normaux n'avaient pas encore été complètement rétablis. On ne pouvait donc prendre comme point de comparaison que l'exercice 1920 et l'on a essayé de corriger ce que cette année a eu d'anormal par les abattements consentis par les Compagnies sur les dépenses de 1920.

Si l'on peut admettre qu'on ait voulu laisser aux Réseaux, pour la période de 1921 à 1927, le bénéfice des efforts qu'ils feront pour diminuer le prix de revient de leurs combustibles en cherchant d'autres modes d'achat ou des manutentions plus économiques, il est, par ailleurs, bien pessimiste de penser que pendant les 30 années qui suivront, le charbon n'atteindra pas de cours sensiblement plus faibles que ceux de 1927.

Au surplus, il convient de remarquer que ce n'est pas seulement le charbon qui, au cours de 1920, a subi une hausse de prix telle qu'on n'aurait jamais songé à l'envisager ; toutes les matières premières employées par les Compagnies, telles que le fer, l'acier, le bois, les graisses, ont subi des majorations d'une amplitude presque aussi grande, suivies dans ces derniers mois d'une baisse appréciable (1). On peut donc s'étonner à bon droit qu'il n'ait pas été tenu compte de l'économie qui en résulte pour les Compagnies.

Suivant le système adopté par la Chambre des Députés, la prime calculée comme il a été exposé ci-dessus, était alors partagée entre la Compagnie et son personnel, à raison d'un tiers pour la Compagnie et de deux tiers pour le personnel.

(1) En 1920, le charbon est de 550 0/0 plus cher qu'en 1912, la fonte de 522 0/0, les rails de 580 0/0, les locomotives de 600 0/0, les wagons couverts de 400 0/0, les barres d'acier de 1.200 0/0. — François MARSAL, — Séance du Sénat du 7 juillet 1921 (*Journal Officiel* du 8 juillet 1921, p. 1.536). Il est vrai que les Compagnies avaient réduit au strict nécessaire les dépenses de cette catégorie.

Avec le nouveau système, les deux primes sont bien calculées suivant la même formule, mais indépendamment l'une de l'autre. Nous verrons plus loin que la prime du Réseau est sujette à certaines réductions qui n'affectent pas la prime du personnel.

CHAPITRE IV

LA PRIME DU RESEAU

La prime du Réseau est composée, comme nous l'avons vu, de deux éléments : l'élément *A* (trafic) qui est par hypothèse toujours positif, car il faudrait un nouveau cataclysme pour que le trafic d'une année quelconque fût inférieur à celui de 1920, — l'élément *B* (rendement) est, au contraire, tantôt positif, s'il y a diminution de l'insuffisance des recettes par rapport à 1920, tantôt négatif si le déficit s'est accru depuis.

Dans ce dernier cas, la pénalité de 2 0/0 de l'augmentation du déficit sera imputée l'année suivante, et les autres années s'il est utile, sur la prime *B* qui devrait revenir au Réseau, et non sur la prime *A* qui lui reste acquise quelle que soit la proportion des dépenses aux recettes.

Il y a là quelque chose de choquant et qui n'existait pas avec l'ancienne formule puisqu'avec un coefficient d'exploitation atteignant 125 0/0 la prime était nulle.

Si, pendant plusieurs années consécutives, un réseau présente une augmentation constante des dépenses d'une année sur l'autre, la pénalité sera illusoire : l'élément *B* étant négatif pendant cette

période, le réseau se créera une dette envers le fonds comun dont le recouvrement par ce dernier sera bien incertain. Cependant, l'élément A de sa prime qui n'est sujet à aucune retenue, sera, malgré tout, acquis au Réseau.

Envisageant les choses d'un point de vue optimiste, on s'est préoccupé de fixer une limitation à la prime. Les tarifs étant actuellement tous des tarifs communs, le Ministre ne pourrait requérir leur abaissement que si les primes des réseaux atteignaient des sommes fantastiques. Mais il se peut que par suite de circonstances particulières, un réseau ait mérité une prime très élevée. L'article 14 décide que si la prime revenant à la Compagnie (à l'exclusion de la prime du personnel) dépassait le tiers du dividende proprement dit (somme visée au § d. de l'art 15), la moitié de l'excédent serait versée au fonds commun. Si malgré ce versement, la prime était encore supérieure au $\frac{2}{3}$ de ladite somme, les $\frac{2}{3}$ du nouvel excédent seraient versés au fonds commun.

La prime du Réseau et celle du personnel sont toutes deux comprises dans les prélèvements autorisés par l'article 15, mais seule la prime revenant à la Compagnie est comptée pour établir l'annuité due par l'Etat en cas de rachat (art. 21 de la Convention). Nous ne rappellerons que pour mémoire que dans le système de la Chambre, le faible montant de la prime autorisait le réseau à demander la révision des minima et même, si le Ministre des

Travaux Publics s'y refusait, à requérir son rachat au 1^{er} janvier 1928.

Quelques députés ont fait remarquer que la prime ne devrait pas être donnée à des réseaux en déficit ou tout au moins qu'elle ne devrait l'être que sous forme d'avances (1).

Mais le déficit n'est pas un indice suffisant pour décider qu'un réseau est mal géré ; il ne serait donc pas équitable de priver de prime un réseau qui, bien qu'en déficit, gérerait plus économiquement qu'un réseau versant au fonds commun.

Au surplus, il est de l'essence même du fonds commun que certains réseaux soient au déficit. La caisse commune ne doit pas, en effet, faire de bénéfices, son but est d'équilibrer simplement les recettes et les charges de tous les réseaux car si tous les réseaux étaient en excédent, le fonds commun serait inutile. Il est au contraire, prévu que certains réseaux seront toujours en déficit et que d'autres présenteront régulièrement des excédents. Les tarifs devront être calculés de telle sorte que le déficit des uns soit couvert par l'excédent des autres. C'est ce qui permettra d'obtenir des tarifs relativement bas puisqu'au lieu de couvrir le déficit particulier de chaque réseau, ils ne seront établis qu'en vue de couvrir seulement la différence entre l'insuffisance des réseaux à faible rendement

(1) M. LOUCHEUR et M. Hector MOLINIÉ. — Séances de la Chambre des Députés des 9 décembre 1920 et 17 décembre 1920. — *Journal Officiel*, 10 décembre 1920, p. 3550, et 18 décembre 1920 p. 3710.

et l'excédent des autres. Si le fonds commun n'existait pas et si on écarte l'hypothèse d'avances faites par le Trésor, les tarifs devraient être calculés de façon à ce que le réseau le plus défavorisé puisse faire face à ses dépenses et à ses charges, au moyen de ses seules recettes.

Le fonds commun doit se constituer une caisse de réserve qui, dans les années mauvaises et si tous ou presque tous les réseaux étaient en déficit par suite d'une crise passagère, viendrait combler le déficit général. Dans cette hypothèse, il peut même se faire que le déficit provienne non d'une augmentation des dépenses mais d'une insuffisance des recettes. Dans ce cas les réseaux pourraient avoir des primes A faibles et des primes B normales si les dépenses de l'année considérée étaient moindres que celles de 1920 (déduction faite des abattements).

Comme l'a très justement fait remarquer M. Le Trocquer dans son discours au Sénat, les primes sont surtout nécessaires pendant les années déficitaires pour encourager les réseaux à sortir de leur situation embarrassée (1).

Si l'on n'accordait de prime à ces réseaux qu'à titre d'avance, on aboutirait à ces résultats : ou le fonds commun ne récupérerait jamais ses avances, si le réseau présentait toujours des insuffisances ; ou, en admettant que la Compagnie parvienne à

(1) Réponse à M. JEANNENEY, Séance du Sénat, 8 juillet 1921, *Journal Officiel*, 9 juillet 1921, p. 1587.

l'équilibre, on lui supprimerait sa prime au moment même où par ses efforts elle serait arrivée à une situation stable.

Pour les réseaux normalement excédentaires, la prime a pour but de leur compenser les bénéfices qu'ils pouvaient escompter sous l'ancien régime, après le remboursement de leur dette de garantie.

On a reproché à la prime de profiter uniquement aux actionnaires des Compagnies, à l'exception des obligataires. Mais il faut remarquer que ces derniers n'ont jamais eu l'espoir en apportant leur argent à la Compagnie d'un profit plus grand que l'intérêt dont le service serait régulièrement assuré et que le remboursement de leurs titres à un taux fixé à l'avance. Cependant les obligataires des Compagnies du Nord et de P. L. M. bénéficieront désormais de la garantie d'intérêt qui est accordée à ces Compagnies jusqu'en fin de concession, de même que ceux de la Compagnie de l'Est pour laquelle la garantie devait expirer normalement en 1934.

La prime est pour les actionnaires un superdividende non garanti. Tous les réseaux sont maintenant dans la situation des Compagnies, comme le P.-O., par exemple pour lesquelles on faisait une distinction, avant la Convention de 1921, entre le dividende garanti et le dividende avant partage. Le dividende est garanti comme précédemment et la prime représente le superdividende qui constituait le dividende réservé et comme ce dernier, elle

est soumise au partage au-dessus d'un certain chiffre.

Dans l'article primitif du projet de convention, il était indiqué que la moitié de la part de prime revenant aux Chemins de fer des Ceintures serait versée au fonds commun. Cette phrase a complètement disparu lors du second remaniement de l'article 14 par la Commission des Finances de la Chambre (1).

On peut en conclure qu'alors que dans le projet primitif on les considérait comme un réseau spécial ayant une prime calculée d'après son tonnage, on ne les tient plus que pour une exploitation annexe des grands réseaux. Les Ceintures n'ont du reste pas d'actionnaires et ne sont presque exclusivement que des organes de transit, dont l'exploitation est enchevêtrée avec celle des 5 grands réseaux entre lesquels elles font la liaison. Les dépenses des Ceintures sont comprises dans le § c de l'article 15, insuffisances des exploitations annexes dont la nomenclature figure dans les rapports de M. Lorin (2) et de MM. Dutreil et Maunoury (3).

Quant au Réseau de l'Etat, son budget est une annexe du budget général de l'Etat, en l'absence de

(1) Avis supplémentaire n° 1752, Ch. des Députés, annexe au procès-verbal de la séance du 3 décembre 1920.

(2) Rapport de la Commission des Travaux Publics, n° 1456, Chambre, annexe au procès-verbal de la séance du 30 juillet 1920, p. 87.

(3) Avis de la Commission des Finances, Chambre n°s 1497 et 1498, annexe au procès-verbal de la séance du 31 juillet 1920, p. 238.

tout texte, on doit penser que la part de prime revenant au réseau sera versée au Trésor et viendra ainsi en atténuation de son déficit. Ce réseau fait l'objet, en ce moment, d'un projet de réorganisation avec affermage à une Société.

CHAPITRE V

LA PRIME AU PERSONNEL

On a voulu également intéresser le personnel à la bonne gestion du Réseau. On avait le choix entre trois solutions : on pouvait songer à le faire participer soit aux pertes, soit aux bénéfices, soit aux pertes et aux bénéfices.

La participation aux pertes seulement était exclue à priori, puisque les Compagnies étant elles-mêmes couvertes contre le risque des pertes par le jeu du fonds commun, on ne pouvait penser à rendre le personnel seul responsable du déficit. En raison des résultats désastreux des années 1919 et 1920, la Chambre n'avait pas cru devoir adopter un système par lequel les pertes auraient eu une répercussion sur la prime du personnel. C'est pourquoi, au moment de la discussion à la Chambre, on n'avait envisagé que la participation aux bénéfices.

La part du personnel n'était, en conséquence, soumise à aucune des réductions qui affectaient celles des Compagnies, même lorsque le coefficient était supérieur à l'unité, elle pouvait atteindre n'importe quel chiffre, si élevé soit-il sans être sujette, comme la part des réseaux, à un reversement au fonds commun. Mais les majorations accordées quand le coefficient était inférieur à l'unité lui étaient applicables.

Au contraire, la formule définitive décide que la prime au personnel sera calculée sur les mêmes bases que la prime de la Compagnie et l'élément B est soumis pour les deux primes à la même pénalité. Il y a là une innovation heureuse, les agents participent ainsi en quelque façon aux pertes. — Toutefois, ils ne sont pas obligés de reverser dans les années de déficit, ce qui leur aura été alloué dans les années prospères, puisque la pénalité de l'élément B doit, d'après la convention, être supportée seulement par les années futures et déduite des primes B gagnées pendant ces exercices.

On peut faire à ce sujet les mêmes réserves que nous avons faites à propos de la prime du réseau sur l'inefficacité de la pénalité si l'élément B est négatif pendant un certain nombre d'années consécutives.

La prime du personnel n'est plus comme auparavant illimitée. L'article 14 in fine stipule en effet que le total des éléments A et B sera doublé jusqu'à ce qu'il atteigne 1,50 pour 100 de la recette de l'exercice considéré servant de base au calcul de l'élément A (produit des tarifs de base sans les majorations). Au-delà de ce chiffre, le surplus des éléments A et B ne sera plus doublé.

REPARTITION DE LA PRIME

Comment cette prime calculée pour l'ensemble du personnel, sera-t-elle répartie entre les différents

agents du réseau ? La Convention laisse le soin de déterminer à un décret délibéré en Conseil d'Etat et rendu sur la proposition du Ministre des Finances, après avis du Conseil supérieur.

Il y avait toutefois lieu de penser, à la suite de la discussion au Sénat, que la prime sera répartie également entre tous les agents. En effet, M. Japy avait proposé d'ajouter à l'article 3 de la loi que nous étudierons plus tard, un alinéa ainsi conçu :

« Chaque réseau distribuera chaque année la
« prime entière revenant au personnel, à ses agents,
« au prorata des gratifications statutaires gagnées
« par chacun d'eux » (1).

Le Ministre a combattu cet amendement en indiquant que ce serait ainsi réserver la prime au personnel supérieur et ne laisser aux agents d'exécution que des primes vraiment trop faibles (2). L'amendement n'a pas été adopté.

Les gratifications de fin d'année sont, en effet, calculées d'après un pourcentage correspondant au grade ; elles varient ainsi de 1,50 à 20 0/0 et ce sont naturellement les grades supérieurs qui bénéficient du taux le plus élevé ; elles sont ensuite majorées ou diminuées suivant les notes de l'agent.

En conformité de l'article 14 in fine de la Convention, le Gouvernement a saisi le Conseil supé-

(1) Sénat, séance du 8 juillet 1921, *J. O.*, 9 juillet 1921, p. 1594.

(2) *Idem*, page 1596.

rieur d'un projet de décret relatif à la répartition de la prime.

Dans son article 3, ce projet décide en premier lieu que la prime ne sera répartie qu'entre les agents qui auront reçu une gratification au cours de l'exercice correspondant.

Les agents privés de gratification sont ceux qui ont été, dans l'année, l'objet de mesures disciplinaires ou qui ont une note de mérite inférieure à 8 sur 20 il a donc semblé logique de les exclure également de la répartition de la prime comme ayant entravé la bonne marche de leur réseau.

La prime doit, d'après ce projet, être partagée entre les agents méritant une gratification, à la fois par tête et au prorata des gratifications.

On distribue d'abord une somme de 25 francs à chaque agent, puis si la prime est supérieure à la somme nécessaire à la répartition, on partage le surplus au prorata de la gratification. Mais pour établir ce prorata, on tient compte de la totalité de la gratification jusqu'à 600 fr. ; ensuite on ne compte que pour la moitié la partie de la gratification comprise entre 600 et 3.000 francs, pour le quart la partie comprise entre 3.000 et 12.000 francs, et pour zéro la partie de la gratification excédent 12.000 francs.

A la séance du 5 juillet 1922, lors de la discussion de ce projet au Conseil supérieur, d'autres modes de répartition ont été proposés : par le rap-

porteur du projet, par le Comité de Direction, c'est-à-dire par les Réseaux, et par deux délégués du personnel.

Le projet d'un de ces délégués du personnel, M. Durup, répartit la prime par tête entre tous les agents y compris ceux qui n'ont pas droit à la gratification. Ce projet a été repoussé à la séance du 19 juillet 1922, par 48 voix contre 6, car les membres du Conseil ont fait la remarque que si telle avait été l'intention du législateur, il n'aurait pas été spécifié qu'une répartition aussi simple serait déterminée par un décret.

Les trois autres projets maintiennent tous l'article 3 du projet du Gouvernement et éliminent les agents mal notés.

Dans le projet du rapporteur, la prime est répartie au prorata des gratifications, exception faite toutefois pour les premiers groupes pour lesquels la prime est supérieure à la gratification en raison des circonstances dans lesquelles cette dernière a été déterminée pour eux (1), et pour les agents hors cadre, pour ceux-ci la gratification servant de base à la prime ne peut pas excéder le montant de la gratification maxima d'un agent de l'échelon le plus élevé régi par les statuts.

Cette proposition a été repoussée à l'unanimité moins 2 voix, car elle se rapprochait trop de l'amen-

(1) La presque totalité de la gratification est incorporée dans le salaire de début (3.800 francs) de ces groupes.

dement de M. Japy contre lequel s'est prononcé le Sénat à la séance du 8 juillet 1921.

Le projet présenté par les réseaux, de même que celui de M. Lapebie, délégué du personnel, se rapprochent davantage du projet gouvernemental et ils ont entre eux beaucoup d'analogie.

Mais ce n'est plus une somme invariable, qui est partagée uniformément entre les agents remplissant les conditions de l'article 3 du projet du Gouvernement, c'est le quart de la prime, dans le projet des réseaux, et le tiers dans celui de M. Lapebie.

Le surplus de la prime est réparti au prorata de la gratification. Dans le projet des Compagnies, il n'est fait de distinction que pour les agents hors cadre dont la gratification n'entre en ligne de compte que jusqu'à concurrence du chiffre le plus élevé que peuvent atteindre les gratifications statutaires.

Tout en conservant cette disposition, M. Lapebie présente une nouvelle manière de calculer la proportion de la prime à la gratification.

La prime est distribuée au prorata du chiffre obtenu en multipliant le taux de la gratification par rapport au traitement par le dixième de la note de mérite. Ce projet avantage en outre les petits groupes dont les gratifications ne sont pas établies suivant les mêmes barèmes que les autres groupes. D'après le barème fourni par M. Lapebie, les primes seraient de

Prime totale : 2.000.000 francs 8.000.000 francs		
Echelle 1.....	25,60	102,40
Echelle 18.....	78,70	314,50

pour un réseau de 60.000 Agents.

Le Commissaire du Gouvernement, M. de Castel, avait déclaré le 19 juillet 1922, ne pas insister pour le maintien du projet gouvernemental.

A la séance du 2 août 1922, il ne restait plus que deux projets en présence : les projets présentés par les réseaux et par M. Lapebie; et la discussion porta principalement sur le coefficient attribué à chaque degré de l'échelle des grades : Les coefficients des Compagnies étaient plus élevés pour les échelons supérieurs que ceux proposés par M. Lapebie. Le Conseil supérieur a adopté un texte transactionnel ainsi conçu :

« ART. 4. — Le 1/4 de la prime revenant au personnel est réparti uniformément entre tous les agents qui remplissent la condition fixée, à l'art. 3, sous la seule réserve des agents du personnel à service discontinu qui ne reçoivent que la moitié de la somme ainsi allouée aux autres agents.

« ART. 5. — Le surplus de la part de prime revenant au personnel est réparti entre tous les agents qui remplissent la condition fixée à l'art 3, au prorata des nombres obtenus comme suit :

« Pour les agents classés dans les échelles 1 à 18 et pour le personnel commissionné à service discontinu, on multiplie la note de mérite par le

« coefficient indiqué au tableau annexé au présent
« décret.

« Pour les agents placés au-dessus de l'échelle
« 18, on prend uniformément le nombre 36. » (1).

D'après les tableaux qui ont été indiquée au Conseil supérieur, la prime est répartie de la façon suivante pour un réseau de 60.000 agents (2).

Prime totale : 2.000.000 francs 8.000.000 francs

	Agent noté 8. —	Moyenne par agent	Agent noté 20. —	Agent noté 8. —	Moyenne par agent —	Agent noté 20 —
Echelle 1	9,65	16	24,10	38,60	64	96,40
Echelle 18	73,50	122	183,70	294	488	734,80
Hors statut....		180			720	

Il en résulte que pour les agents des groupes inférieurs la prime pourra être supérieure à la gratification de fin d'année et ainsi les intéressera efficacement au rendement de leur Compagnie. Mais pour les agents moyens et supérieurs, la prime sera toujours très inférieure à leur gratification et il est à prévoir qu'ils s'en désintéresseront en raison de son peu d'importance.

EMPLOI DE LA PRIME

Le projet de loi primitif ne prévoyait pas le mode d'emploi de la prime attribuée à chaque agents.

Mais les calculs de la formule soumise à la Chambre ayant été établis de telle sorte que la prime de

(1) Ce projet est devenu le décret du 29 septembre 1922 (*Journal Officiel*, 1^{er} octobre 1922).

(2) *La Tribune des Cheminots*, 15 août 1922.

chaque agent fût à peu près 100 francs, on s'est préoccupé alors de l'emploi qu'en pourrait faire l'agent.

On avait le choix entre plusieurs solutions : ou verser directement l'intégralité de la prime à l'agent en le laissant libre d'en faire l'usage qui lui conviendrait, ou utiliser les primes de chaque agent en achat d'actions du capital du réseau dans lequel il est employé, soit en lui remettant ces titres directement, soit en créant un organisme chargé d'acheter et de répartir les titres entre ses membres.

La Chambre des Députés s'est arrêtée à une solution mixte et ce fut l'objet de deux amendements de M. Charlot et de M. de Ramel, qui, réunis par la Commission des Travaux Publics, sont devenus l'article 2 du projet de loi voté par la Chambre des Députés.

M. Charlot avait tout d'abord proposé que la prime fût donnée aux agents sous forme d'actions de travail, conformément à la loi du 26 avril 1917, mais la Chambre des Députés, tout en étant favorable à ce mode de participation aux bénéfices, a repoussé l'amendement présenté sous cette forme, car il aurait entraîné un remaniement complet des statuts financiers des Compagnies ; celles-ci, au surplus, n'étaient pas disposées à admettre au sein de leurs conseils, des administrateurs en partie désintéressés de la gestion puisque les actions de travail devaient être rémunérées au moyen de la prime du personnel. D'autre part, il n'aurait peut-

être pas été sans danger de choisir pour appliquer la loi du 26 avril 1917, un terrain d'étude de l'envergure des entreprises de chemins de fer (1).

Emploi de la première moitié de la prime. — M. Charlot a donc proposé que la prime fût divisée

(1) Cet amendement était signé également de MM. Antierou, Briand, Bovier-Lapierre, Camuzet, Diagne, Even, Coutant, Fiori, Ch. Guilhaumon, J. Hennessy, de Kerguezec, L. Lajarrige, Lenoir, Maître, Morinaud, de Moro-Giafferi, Painlevé, P. Rameil, G. Poitevin, Petit, Rhul, Rio, G. Vidal, R. Viviani, Boissard, Montenot, E. Vincent, Lamoureux, J. Cels, Dodat, Dezarnaulde, Ch. Roux, Herriot, F. Buisson, Sénac, G. Chautemps, Lafagette, Renard, Maulion, Hauet, Chabrun, de Ramel, Reille-Soult, Loucheur, H. Molinié, Bouligand.

« Dans un délai de deux ans, à partir de la promulgation de la présente loi, les Compagnies de chemins de fer d'intérêt général devront reviser leur Statut financier et se conformer aux lois des 24 juillet 1867 et 26 avril 1917, en créant des actions de travail, dont le quantum sera fixé à 25 0/0 du capital social de chacune d'elles.

« Ces actions seront la propriété collective du personnel salarié, constitué dans chaque Compagnie en société commerciale coopérative de main-d'œuvre, conformément à la loi du 26 avril 1917.

« Elles recevront un intérêt maximum annuel de 4 0/0 de leur valeur nominale. Cet intérêt sera prélevé sur la part de prime attribuée au personnel par la convention ci-après, et ce, à concurrence du quart du montant global de cette part de prime.

« Le revenu des actions de travail sera affecté à des services de solidarité sociale du personnel des chemins de fer, dont la nomenclature sera établie par décret rendu par le Ministre des Travaux Publics.

« Par dérogation à l'article premier de la loi du 26 avril 1917, les mandataires de la Société coopérative du personnel aux assemblées générales des actionnaires des Compagnies seront choisis parmi les membres du Conseil d'administration de ladite Société coopérative. Ils disposeront du quart des voies attribuées au capital représenté d'après la feuille de présence ; le quart des sièges au Conseil d'administration de chaque Compagnie leur sera réservé, conformément aux dispositions de la loi du 26 avril 1917.

« Le Comité de Direction prévu par la convention ci-après (art. 7) devra comprendre parmi les délégués de chaque Compagnie, un administrateur représentant la Société coopérative du personnel. » — Séance, Chambre, 17 décembre 1920. *Journal Officiel*, 18 décembre 1920, p. 3719.

en deux parties dont l'une devait être remise directement à l'agent. L'autre moitié, au contraire, devait être versée à un organisme spécial ; il serait créé à cet effet, une société commerciale coopérative du personnel dont les statuts seraient approuvés par le Ministre des Travaux Publics. Son conseil d'administration devait être composé uniquement d'agents du réseau dont la moitié en activité de service. Cette coopérative aurait le droit d'acheter, par l'intermédiaire du Ministre des Finances, des actions de capital de son réseau ou d'autres réseaux. Cependant revenant à son idée première, M. Charlot a fait voter par la Chambre des Députés, dans cet amendement instituant la coopérative du personnel une disposition en vertu de laquelle la loi du 26 avril 1917, sur les actions de travail devait être appliquée au réseau de l'Etat dans les six mois de la promulgation de la loi sur le nouveau régime des chemins de fer.

Il était, en outre, prévu dans cet article 2 de la loi, l'hypothèse où les Compagnies modifieraient leurs statuts et établiraient des actions de travail. La Coopérative commerciale devait, dans ce cas, être remplacée par la Société coopérative du réseau et une caisse autonome devait être créée par décret pour permettre au personnel d'acquiescer individuellement des actions de capital des réseaux.

D'après le texte voté par la Chambre, la moitié de la prime devenait donc ainsi la propriété de la Coopérative qui devait employer le revenu des ac-

tions de capital qu'elle acquerrait à des œuvres de solidarité sociale.

Les agents étaient donc maintenant représentés dans les assemblées d'actionnaires, mais ils ne devaient jamais toucher cette partie de leur prime qui devenait la propriété collective du personnel représenté par la Coopérative.

Ce texte créait donc une nouvelle mainmorte et les coopératives pouvaient, dans l'avenir, devenir des organismes inquiétants par leur puissance, aussi la Commission des Chemins de fer du Sénat s'est-elle appliquée à réduire l'influence trop grande qu'elles pourraient prendre.

La Commission du Sénat a tout d'abord supprimé la faculté qu'avait la Coopérative d'acheter des actions soit de son réseau, soit des autres réseaux. En créant la coopérative, on a eu, en effet, en vue de faire accéder le cheminot à la propriété du capital de la Compagnie où il travaille, pour l'intéresser davantage à son bon rendement. Il est évident que ce but n'aurait pas été atteint si la Coopérative avait acheté des actions des autres réseaux, de préférence aux actions de sa Compagnie. Au surplus, on pouvait encore craindre une manœuvre d'accaparement d'un réseau par une ou plusieurs coopératives.

Mais l'idée d'un autre danger s'est alors présentée : aucune limitation, quant au nombre des actions, n'étant édictée dans la loi, il était à craindre que la coopérative ne parvînt à posséder la pres-

que totalité des actions de son réseau et que les agents possesseurs de leur Compagnie y fissent la loi sans courir grand risque, puisque la prime du personnel, telle qu'elle était déterminée à ce moment, ne subissait aucune réduction pour mauvaise exploitation.

Pour obvier à cet inconvénient, il a été décidé que la coopérative ne pourrait jamais posséder plus du quart des actions de son réseau. Et pour s'assurer que cette clause sera bien observée, toutes les actions devront être nominatives et immatriculées au nom de la coopérative, et tous les achats devront être faits par l'intermédiaire du Ministre des Finances.

Mais la Coopérative aurait pu chercher à acquérir dès sa fondation la part des actions du réseau qu'il lui était ainsi permis d'avoir en portefeuille; pour modérer cet empressement, la Commission des Chemins de fer du Sénat a prévu que seul le quart du capital dont la Coopérative pourrait disposer chaque année (c'est-à-dire, sans tenir compte des intérêts, le huitième de la prime totale du personnel) sera utilisé en achat d'actions du réseau. La Coopérative qui a l'obligation de placer tous les fonds dont elle dispose, devra donc employer le surplus de son capital, en achat de valeurs garanties par le Gouvernement, c'est-à-dire d'obligations d'autres réseaux ou d'emprunts de l'Etat. Elle peut encore acquérir des immeubles destinés à l'habitation d'agents du Réseau ou consentir des

prêts hypothécaires en vue d'achats ou de constructions d'immeubles à même destination. Il est à remarquer que la Coopérative du Réseau de l'Etat ne pourra employer ses fonds qu'à des achats de titres garantis par le Gouvernement ou à des placements immobiliers, tant que le Réseau de l'Etat ne sera pas reconstitué, puisque ce réseau n'a pas de capital-actions.

La rédaction de l'article voté par la Chambre a soulevé de vives critiques de la part des employés qui se plaignaient d'être obligés d'abandonner à fonds perdus la moitié de leur part de prime.

Pour leur donner satisfaction, il fut stipulé que l'agent mis à la retraite, aurait le droit de retirer la part lui revenant avec les intérêts, ou d'exiger une rente viagère correspondante. En cas de mort prématurée de l'agent encore en activité de service, ses héritiers toucheraient la part à laquelle il aurait droit. Les agents mis à la retraite ne faisant plus partie de la coopérative, on n'aurait pas compris qu'ils fissent encore partie de son conseil ; c'est pourquoi le Conseil d'administration ne doit plus être composé que d'agents en activité de service.

Le texte de la Commission marquait donc une amélioration sur celui de la Chambre. Il avait restreint les pouvoirs et la puissance de la Coopérative qui, au moyen des sommes dont elle disposait, constituait une véritable menace pour les Compagnies. La Chambre, sous prétexte de faire entrer les agents dans les assemblées d'actionnaires des Compagnies,

avait été trop loin, car elle leur avait donné les moyens d'être les maîtres de leur réseau et même d'accaparer les réseaux voisins. Le Sénat a rétroagi, tout en maintenant le principe posé par la Chambre, et il a élargi, en le précisant, le rôle de la Coopérative.

Quant aux agents, ils obtenaient satisfaction en partie, puisque chaque agent voyait les parts de prime lui revenant inscrites à son compte et qu'en quittant le réseau, il avait le choix entre le petit capital constitué par les sommes portées à son compte et une rente viagère.

Cependant cet article a été encore modifié pour répondre à de nouvelles objections.

Un amendement déposé devant la Commission par MM. Jossot et Serre avait pour objet de dispenser les coopératives de faire immatriculer à leur nom les actions qu'elles achetaient et ceci pour faire échec à l'article des statuts des Compagnies qui décide que tout actionnaire, quel que soit le nombre des actions qu'il possède, ne peut pas, dans les assemblées générales, disposer d'un nombre de voix supérieur à 10. Cet amendement aurait permis à la Coopérative de posséder plus d'actions du réseau qu'il ne lui en est octroyé par l'article de loi, car les titres étant désormais au porteur (tout au moins une partie d'entre eux) le contrôle devenait plus difficile. En outre, en répartissant ses actions, la Coopérative aurait pu se faire représenter par plusieurs personnes et disposer ainsi de

plus de voix que les autres actionnaires. C'était détruire l'effet des dispositions votées par la Commission pour restreindre la puissance des coopératives et accorder, par une anomalie choquante, un traitement de faveur à l'actionnaire le moins intéressé pécuniairement à la Société, sans compter que la coopérative tombait ainsi sous le coup de l'article 13 de la loi du 24 juillet 1867.

La Commission des Chemins de fer du Sénat, tout en repoussant cet amendement, en a pourtant tenu compte dans une certaine mesure.

Elle a décidé que les actions du réseau pourraient être immatriculées, soit au nom de la Coopérative, soit au nom des Agents du Réseau qui demanderaient que les actions soient achetées en leur nom. Mais l'agent ne pourra employer à cet effet que le quart des sommes inscrites à son compte. A son départ du Réseau, les actions ainsi acquises lui seront remises ainsi que le solde de son compte.

Les cheminots, cependant, n'étaient pas encore satisfaits de ces amendements, ils se plaignaient d'être privés de la disposition, pendant toute leur carrière, de la partie de la prime versée à la Coopérative.

Cette critique aboutit à la suppression, avant sa naissance, de la coopérative de main-d'œuvre qui devait être créée sur le réseau de l'Etat à titre d'exemple. On a simplement maintenu la disposition qui prévoit que par un remaniement de ses

statuts, une Compagnie créerait des actions de travail sur son réseau.

Il convient de remarquer qu'on n'aurait pu introduire au réseau de l'Etat le régime d'actions de travail prévu par la loi du 26 avril 1917 car ce réseau n'est pas une société commerciale et n'a pas d'actionnaires. La coopérative de ce réseau n'aurait pu être qu'un intermédiaire entre la Coopérative de la loi de 1917 et celle de la loi de 1921 qui nous occupe.

On a ajouté un nouveau paragraphe à l'article en question pour accorder plus de liberté à l'agent. A tout moment le cheminot pourra affecter tout ou partie des sommes portées à son compte, à des œuvres de prévoyance et d'assurances sociales, instituées par des associations d'agents de chemins de fer et reconnues d'utilité publique.

Chaque agent aura la pleine propriété des actions qu'il chargera la coopérative d'acheter avec les sommes figurant à son compte, mais ces titres ne pourront pas lui être remis tant qu'il sera en service, ils demeureront dans la caisse coopérative jusqu'au moment où il quittera le réseau. Le groupage des titres sera ainsi grandement facilité et les agents pourront s'entendre pour se faire représenter dans les assemblées d'actionnaires.

M. Rabier, rapporteur de la Commission des chemins de fer du Sénat, indique dans son rapport (1)

(1) Rapport supplémentaire n° 421, p. 23. — Sénat, annexe au procès-verbal de la séance du 9 juin 1921.

que les agents auront même la faculté de vendre leurs actions. Mais, en présence des termes de l'article de la loi il faut entendre que cette vente ne pourra se faire qu'à condition que l'agent en remploie le produit à des œuvres de solidarité ou de prévoyance sociales ; les fonds versés à la coopérative ne pouvant pas en être retirés tant que l'agent est au Réseau.

L'article 2 du projet de loi est devenu l'article 3 par suite d'une adjonction introduite par la Commission des Chemins de fer du Sénat (1), relative à la fixation par la loi de finances des avances du fonds commun et du montant des obligations à émettre chaque année.

Ce projet, tout en maintenant le principe de l'obligation du versement de la moitié de la prime à la Coopérative donnait cependant une assez grande liberté au cheminot dans l'emploi des fonds inscrits à son compte. Il a donné lieu à de longues discussions au Sénat et à la Chambre quand il y est revenu après le vote du Sénat.

Le principe de l'obligation du versement adopté par le Gouvernement et les Commissions des finances et des chemins de fer, a été repoussé par le Sénat qui a voté par 148 voix contre 122 l'amendement Billiet-Delpierre, substituant aux mots « *sera versée* » les mots « *pourra être versée par chaque agent* ». Lors du retour à la Chambre, un amende-

(1) Deuxième rapport supplémentaire RABIER, 505, p. 8 et 9 — annexe au procès-verbal de la séance du 30 juin 1921.

ment appuyé par le Ministre des Travaux Publics et la Commission des Finances, a été présenté par M. Duval-Arnould, pour rétablir le principe de l'obligation (2), mais il a été repoussé par 286 voix contre 248.

Les partisans du versement obligatoire à la coopérative du réseau, ont présenté à l'appui de leur thèse des arguments qui, en théorie, sont très séduisants, mais dont l'application ne répondrait probablement pas à leurs vues. Ils partent tout d'abord de cette idée que l'accession des cheminots à la propriété d'une partie du capital social de leur réseau, et par suite leur admission dans les assemblées d'actionnaires constitueraient un progrès social évident en même temps qu'un élément de calme.

Ils indiquent que le moyen le plus efficace et pour ainsi dire le seul, si l'on veut que cette accession soit telle que les agents puissent entrer dans les assemblées d'actionnaires dans un laps de temps assez court, est l'obligation pour les cheminots de verser à la coopérative.

En effet, si raisonnables qu'on les suppose, il est évident qu'il leur faudrait une grande force de caractère pour résister à la tentation de dépenser immédiatement la totalité de leur prime, pour verser une partie de cette prime à une coopérative qui a l'obligation de l'employer à des œuvres sociales déterminées !

(2) Séance du 26 octobre 1921, Chambre des Députés, *Journal Officiel* du 27 octobre 1921, p. 3698.

Comme l'a fort bien exprimé M. Sarraut à la tribune du Sénat, on a voulu être prévoyant pour le cas où les intéressés eux-mêmes ne le seraient pas. « Nous avons, d'autre part, considéré que « c'était pour nous, un devoir de permettre aux « ouvriers et aux employés de chemins de fer, « par la voie de la coopérative, de participer, dans « une certaine mesure, à la gestion des grands intérêts que représentent les Compagnies de chemins de fer, de continuer, sous cette forme plus « élevée, le travail auquel ils sont associés tous les « jours, de pouvoir pénétrer dans les assemblées « d'actionnaires, d'y proposer peut-être quelques « solutions intéressantes pour le bien de l'industrie à laquelle ils appartiennent » (1).

On a fait remarquer qu'il y a déjà d'autres lois qui prescrivent des retenues sur le salaire, dans un but social, notamment les caisses de retraites des cheminots sont alimentées par des prélèvements sur leurs salaires et personne ne songe à critiquer ces retenues dont l'utilité est incontestable ; il en serait de même pour la prime.

Lorsqu'on a institué les caisses des retraites, on a décidé qu'on ferait des prélèvements sur le salaire que l'on a ainsi diminué en quelque sorte. Pour la prime, au contraire, rien de semblable puisque les agents n'en avaient pas jusqu'à l'année 1921 ; on a donc moins de scrupule à en retenir une partie

(1) Deuxième séance du Sénat, du 8 juillet 1921, p. 1600, *J. O.* du 9 juillet 1921.

dont le paiement sera différé dans l'intérêt du cheminot jusqu'à sa retraite. S'il est permis d'employer cette comparaison, on peut dire que la partie de prime versée à la coopérative constitue, au moment où elle est retenue, non une perte, mais un manque à gagner.

Comme l'a exposé M. Le Trocquer, partisan de l'obligation, on pourrait considérer que la prime attribuée à la Compagnie et à son personnel est partagée en trois, une part irait au capital (prime du réseau), une part au travail (seconde moitié de la prime du personnel), et une part au progrès social (part de la prime du personnel versée à la Coopérative) (2).

On profiterait ainsi de la prime pour donner plus de développement aux œuvres de mutualité déjà fort en honneur chez les cheminots. La prime représentant l'effort collectif est la participation du personnel à la gestion de son industrie, et le versement des agents à la coopérative est assimilable à la retenue que subit tout actionnaire dans une société anonyme pour la formation du fonds de réserves.

On peut dire également que l'obligation aboutit à répartir la prime au personnel sous deux formes différentes : collective et individuelle; la part versée à la Coopérative constituerait la prime collective donnée à l'ensemble du personnel.

(2) Séance de la Chambre, du 27 octobre 1921, *J. O.* du 28 octobre, p. 3735.

Mais ces arguments ont été vivement combattus par les partisans de la liberté qui ont fini par avoir gain de cause au Sénat. La Chambre n'a pas voulu, malgré ses préférences, faire échec à l'application rapide de la loi pour cette seule question et elle a voté le texte du Sénat sans modification.

Tout en invoquant le principe de la liberté, le plus grand de tous les biens, ses partisans ont été confirmés dans leur opinion par la crainte que leur donnait le fonctionnement futur des coopératives.

Contrairement à l'opinion émise par M. Duval-Arnould que la prime était surtout une participation à la gestion de l'entreprise, M. Billiet, auteur de l'amendement qui a modifié le texte de la Commission du Sénat, a soutenu que la prime était un sursalaire et comme telle, devait appartenir au cheminot sans limitation de son droit de gestion ou d'usage.

En discutant la répartition de la prime, on a quelque peu oublié, semble-t-il, le but poursuivi par la création de la prime qui est d'intéresser le plus possible les employés de chemins de fer à la bonne marche de leur réseau. Le but ne sera atteint que si les agents reçoivent une prime suffisante et la touchent effectivement.

On a reproché à la prime d'être inefficace, car la somme de 100 francs, envisagée comme moyenne, serait trop faible pour intéresser sérieusement le personnel. L'argument prend une force plus grande encore si l'on admet que l'agent ne devra toucher

immédiatement que la moitié de ce qui lui revient ; car le versement à la coopérative, n'étant, en quelque sorte, qu'une créance à longue échéance, n'entrera guère en ligne de compte pour le cheminot.

Les cheminots ont fait remarquer qu'il était offensant pour eux de les considérer en mineurs incapables de discerner leur véritable intérêt et de sacrifier, le cas échéant, un peu de leur bien-être présent pour assurer l'avenir.

Plusieurs de leurs groupements sont intervenus auprès des Députés, lors du renvoi du projet à la Chambre, pour que celle-ci vote l'article 3 tel qu'il avait été adopté par le Sénat. C'est ainsi que l'une des plus importantes associations de cheminots : l'Association Fraternelle des Employés et ouvriers des chemins de fer français a adressé aux Députés une lettre en date du 23 octobre 1921 (1) dont nous extrayons le passage suivant :

« L'actionnariat ouvrier nous paraît chose désirable, non seulement l'actionnariat collectif, mais aussi (nous serions tentés de dire, mais surtout) l'actionnariat individuel. Le texte voté par le Sénat a pour objet de le faciliter. Nous ne pouvons donc que l'approuver.

« Mais il y a d'autres œuvres intéressantes dont la plupart furent traitées avec succès par notre Association : construction d'habitations à bon marché, retraites, secours de maladie, dispensai-

(1) *Le Droit*, 27-28 octobre 1921.

« res, sanatoriums, orphelinats, bourses d'études,
« assurances au décès, dots, secours de maternité.
« Toutes ces œuvres et beaucoup d'autres (Sociétés
« artistiques, Sociétés sportives, lutte contre l'al-
« coolisme...), les Cheminots les ont fondées en
« grand nombre.....

« Et c'est à ces ouvriers, à ces employés, qui en
« grande majorité composent l'effectif de notre
« association que l'on veut faire l'injure, au mo-
« ment où l'on va mettre à leur disposition de nou-
« veaux moyens d'action, par l'allocation d'une
« prime de travail, de leur imposer tel ou tel mode
« d'emploi de cette prime ?

« De grâce, Messieurs les Députés, faites confiance
« aux Cheminots. »

Il n'y a donc pas de raison d'imposer aux agents de chemins de fer un emploi déterminé de leur prime alors que les intéressés y sont en majorité hostiles.

La Coopérative disposera de sommes importantes accrues sans cesse par les versements qui croîtront avec le trafic, et par les intérêts des capitaux qu'elle doit placer.

La trop grande puissance des coopératives pourrait nuire au crédit des Compagnies, car il serait à craindre que si ces dernières étaient soumises aux Coopératives, la gestion du réseau tendit à satisfaire les intérêts des agents plutôt que l'intérêt général.

Même avec les restrictions apportées à l'article

3 en ce qui concerne la double limitation imposée à la Coopérative pour ses achats d'actions du réseau, si l'on admet le principe de l'obligation des versements, il est probable que ces achats de titres répétés fausseront le cours des actions ; alors surtout que ces achats se feront dans les périodes où les actions atteindront les cours les plus élevés.

En effet, supposons qu'un réseau soit dans une période de prospérité ; la prime attribuée à la Compagnie sera élevée et en conséquence un superdividende important sera distribué aux actionnaires. Ce surcroît de bénéfice aura sa répercussion sur le cours des actions qui montera.

D'autre part, comme la prime du personnel subira une augmentation proportionnelle à celle du réseau, les versements à la Coopérative seront par là même accrus. En admettant que la Coopérative ne possède pas encore beaucoup d'actions, le quart des sommes dont elle aura le droit de disposer, lui permettra de demander sur le marché à ce moment, un nombre important d'actions, ce qui entraînerait une nouvelle hausse des cours. Les agents seraient donc en droit de se plaindre que leur argent n'est pas placé avantageusement.

Au moment où l'on cherche à réduire le nombre de fonctionnaires, il est singulier de créer un organisme qui va entraîner de nouvelles créations d'emplois ; mais ce n'est qu'un des moindres reproches qu'on puisse faire à la coopérative car la loi n'en prévoit qu'une par réseau. Que va-t-elle être ?

Les cheminots n'ont pas tous les mêmes opinions et comme certains sont de tendances extrémistes, il serait à craindre qu'un jour ou l'autre ces derniers devinssent prépondérants dans la coopérative et employassent les fonds dont elle dispose à favoriser telle œuvre plutôt que telle autre ou même à les détourner de l'usage auquel ils sont destinés.

En consacrant le principe du versement obligatoire on aurait donc contraint les cheminots à faire administrer une partie de leurs fonds par des organismes de tendances tout à fait opposées aux leurs. Les cheminots ont des œuvres prospères, mais il sont groupés en plusieurs associations qui comprennent chacune des membres de différents réseaux. Comme le but de la coopérative est l'accèsion des cheminots à la propriété d'une partie du capital social de leur réseau, on a été amené à créer une seule coopérative par réseau. Si donc l'on avait maintenu le principe de l'obligation, l'atteinte à la liberté eût été vraiment trop forte.

On a prétendu aussi que l'institution de la coopérative serait un élément de calme qui aplanirait les rapports du personnel et de la Compagnie, mais on n'aurait probablement pas émis cette opinion au mois de mai 1920.

En résumé, les arguments présentés par les partisans de l'obligation sont séduisants en théorie, mais il est très probable que l'application du texte dont on demandait le vote n'aurait donné satisfaction à personne pas plus aux cheminots qu'à la col-

lectivité. Les partisans de la liberté se sont, au contraire, montrés beaucoup plus pratiques ; ils ont respecté les opinions de chacun et ont laissé l'agent libre de ne verser à la coopérative que si elle est administrée suivant ses idées.

Deuxième partie de la prime. — Il a toujours été décidé que la seconde moitié de la prime serait remise à l'agent qui aurait le droit d'en disposer à sa guise. Cependant l'amendement de M. de Ramel incorporé dans la loi à la suite de l'amendement Charlot a institué une caisse d'épargne, sorte de banque populaire pour permettre au personnel de faire face à l'imprévu dans un budget dépourvu de toute élasticité.

Cet amendement était ainsi conçu :

« Le décret délibéré en Conseil d'Etat, qui déter-
« minera les bases de la répartition de la part de
« prime qui revient aux agents, instituera un or-
« gane autonome par réseau, confié à la gérance du
« personnel et destiné à établir un système d'épar-
« gne libre, permettant aux agents d'acquérir à
« leur gré, à l'aide de tout ou partie des sommes
« disponibles provenant de la prime, des actions
« de chaque réseau et autres valeurs mobilières ;
« il permettra aussi de cotiser à un fonds de pré-
« voyance destiné à réaliser des majorations de
« retraites, un mode de capitalisation décennale
« et un fonds d'assurances sociales, ainsi qu'à d'au-
« tres organismes favorisant le développement des

« habitations à bon marché, jardins ouvriers et de
« crédit ouvrier.

« Les sommes servant de fonds de roulement et
« de capitalisation à la caisse autonome d'épar-
« gne seront placées pour partie en actions et obli-
« gations des réseaux d'intérêt général et pour par-
« tie en fonds, actions et obligations de premier
« ordre des grandes entreprises ou autres valeurs
« constituant le capital habituel des caisses d'épar-
« gne ». (1).

Ce texte n'a subi, au cours de la discussion, que des modifications de détail destinées à le mettre en harmonie avec le texte de l'amendement Charlot qu'il complète.

On a cependant retiré aux agents la faculté d'acheter avec les sommes dont ils disposeraient des actions d'autres réseaux, comme on en a enlevé la faculté à la Coopérative. Mais ici la mesure est illusoire puisque si l'agent désire acheter une action d'un autre réseau, il lui sera toujours loisible de retirer de la caisse d'épargne l'argent nécessaire ; il se passera simplement de l'intermédiaire de la Caisse.

Après le vote du Sénat, suivant lequel la première moitié de la prime ne sera pas obligatoirement versée à la Coopérative, on a spécifié que tout ou partie de cette première moitié de la prime, qui ne

(1) Chambre des Députés, séance du 17 décembre 1920, *J. O.*, 18 décembre 1920, p. 3722.

serait pas versée à la Coopérative, pourra l'être à la Caisse d'Epargne.

Cette caisse sera, comme la coopérative, gérée par les agents et les conditions de sa constitution et de son fonctionnement seront déterminées par le règlement d'administration publique qui fixera les bases de la répartition de la prime au personnel. Les agents pourront employer de différentes façons leurs versements capitalisés en achetant des actions de leur réseau ou d'autres valeurs garanties par l'Etat, et en opérant des versements à des œuvres d'assurance et de prévoyance sociales. Mais ils pourront à tout moment retirer les sommes portées à leur compte.

Le versement obligatoire de la moitié de la prime à la Coopérative étant supprimé, on ne peut s'empêcher de remarquer que ces deux caisses font double emploi car elles sont créées toutes deux dans le même but, qui est de permettre à l'agent d'acquérir des actions de son réseau.

De même, il peut employer les fonds inscrits à son compte dans chacune de ces deux caisses à des œuvres de prévoyance sociale et à des achats d'obligations d'autres réseaux.

Il existe cependant une grande différence entre les deux Caisses : alors que les sommes versées à la Caisse d'épargne peuvent être retirées à tout moment, celles qui sont confiées à la Coopérative ne peuvent l'être qu'au moment où l'agent quittera le réseau pour prendre sa retraite, ou à son décès.

De même les titres acquis à son compte lui seront remis immédiatement dans le premier cas et ils seront conservés par la Société dans le second cas.

Une autre restriction est imposée à la Coopérative sans l'être à la Caisse d'épargne : l'agent ne pourra consacrer à l'achat des actions de son réseau que le quart des sommes inscrites à son compte alors qu'aucune limitation n'est imposée dans la disposition des sommes versées à la Caisse d'épargne.

On ne sait pas encore dans quelles conditions et avec quel succès ces deux caisses fonctionneront, mais on ne peut s'empêcher de penser que les agents donneront leur préférence à la Caisse d'épargne, dont le mécanisme est beaucoup plus souple et à laquelle ils pourront verser telle portion de leur prime qui leur conviendra.

CHAPITRE VI.

LA PRIME EN 1921.

Aux termes de l'article 14 de la convention, le montant de la prime doit être arrêté chaque année par le Ministre des Travaux Publics, après avis de la Commission de vérification des comptes et sur proposition des Compagnies.

Aux Assemblées générales ordinaires des actionnaires qui se sont tenues au printemps 1922, les Conseils d'administration ont indiqué dans leurs rapports le montant des primes soumises au Ministre des Travaux Publics, tant pour leur réseau que pour leur personnel au titre de l'exercice 1921.

Le montant probable des primes du Réseau de l'Etat a été indiqué dans le projet de loi du 8 juin 1922 portant ouverture et annulation de crédit sur l'exercice 1921, au titre des budgets ordinaire et extraordinaire (1).

Les primes probables de l'année 1921 sont les suivantes :

	RÉSEAU	PERSONNEL	TOTAL
Etat	964.700	1.929.400	2.894.100
Est	3.678.901	7.514.081	11.192.982
Midi	954.739	1.909.478	2.864.217
Nord	5.009.586	8.460.469	13.470.055
Orléans	717.443	1.434.886	2.152.329
Total	12.291.687	23.180.950	35.472.637

(1) Annexe n° 4419. — Ch. des Députés, séance du 8 juin 1922.

Prime de la C^{ie} du Midi :

Les justifications présentées par le Conseil d'administration, à l'Assemblée générale des actionnaires du 7 avril 1922, permettent de reconstituer le calcul de la prime de cette Compagnie.

1° Prime du Réseau :

Elément A.

Les recettes de 1921 étant en excédent de 8.775.285 francs, l'élément A qui représente 3 0/0 de cet excédent est de 263.258 fr. 60

Elément B. — 1 0/0 de la diminution par rapport à 1920, de l'insuffisance des recettes comparées aux dépenses.

	1920	1921
1) Dépenses visées aux §§ a) et c) de l'art. 15 de la Convention	539.763.740,39	499.105.286,98
2) Moitié des charges définies aux §§ b) et d) du même article	39.112.560,67	52.033.287,71
Total	578.876.301,06	551.138.574,69
A déduire des dépenses de 1920 :		
Moitié de la différence des dépenses de combustible en 1920 et 1921	15.325.785,84	
Reste	563.550.515,84	
Recettes	364.399.856,41	420.135.997,32
Insuffisance	200.150.658,81	131.002.577,37
Diminution de l'insuffisance en 1921		69.148.081 fr. 44
L'élément B de la prime ressort à		691.480 fr. 81
Le total des éléments A et B s'élève à		954.739 fr. 41

La prime ainsi calculée étant inférieure au tiers de la somme de 6.250.000 francs est acquise tout entière à la Compagnie du Midi, sans donner lieu à aucun reversement au fonds commun.

2° Prime du personnel :

La prime du personnel, calculée en doublant les éléments A et B, s'élève à..... 1.909.478 fr. 82
Etant inférieure au 1,5 0/0 de la recette servant de base au calcul de l'élément A, c'est-à-dire pour cette année à 2.955.908 fr. 10, elle est donc exactement le double de la prime du Réseau.

Prime du Réseau de l'Etat

Dans le projet de loi (1) déposé sur le bureau de la Chambre des Députés le 9 mars 1922, il était prévu dans le budget du Réseau de l'Etat une somme de 150.000 francs, montant de la prime probable du Réseau et de son personnel. D'après les chiffres présentés à l'appui de cette ouverture de crédit, l'élément A était de $\frac{1.451.084 \text{ fr.} \times 3}{100} = 43.532 \text{ fr. } 52.$

Mais d'après ces indications, les dépenses étaient en augmentation de 17.547.583 francs sur 1920, le Réseau se trouvait en conséquence pénalisé d'une somme égale à 2 0/0 de cette augmentation des

dépenses, soit de $\frac{17.547.583 \text{ fr.} \times 2}{100} = 350.051 \text{ fr. } 06.$

L'élément B était donc négatif et la prime du Réseau n'était que de 43.600 francs et la pénalité de 351.000 francs devait venir en déduction des primes

(1) Annexe n° 4036, au procès-verbal de la séance de la Chambre des Députés, du 9 mars 1922.

B futures. La prime du personnel devait être de 87.200 francs.

Mais, le 8 juin 1922, le Gouvernement a demandé l'ouverture d'un crédit supplémentaire de 2.750.000 francs. Contrairement à ce qu'il avait été indiqué dans le précédent projet de loi, les résultats de l'exploitation du Réseau de l'Etat en 1921 se présentent dans des conditions beaucoup plus favorables qu'on ne l'avait exposé tout d'abord : les recettes de 1921 présentent une augmentation beaucoup plus importante sur celles de 1920. Non seulement les dépenses de 1921 n'ont pas subi d'augmentation par rapport à 1920, mais elles présentent encore une appréciable diminution. Le réseau ne devait donc plus être pénalisé, mais une prime B lui était acquise.

En prenant pour exacts les nouveaux chiffres, car on ne sait que penser en présence d'erreurs de telle envergure, la prime du réseau de l'Etat est de 964.700 francs et celle de son personnel de 1.929.400 francs, se décomposant ainsi :

1° Prime du Réseau :

Elément A. — 3 0/0 de l'excédent de la recette de 1921 par rapport à celle de 1920 (sans tenir compte des majorations) $\frac{19.079.600 \text{ fr.} \times 3}{100} = 572.400 \text{ fr.}$

Elément B. — 1 0/0 de la diminution par rapport à 1920, de l'insuffisance des recettes comparées aux dépenses.

	1920	1921
1) Dépenses visées aux §§ a) et c) de l'art. 15 de la Convention.....	1.468.741.327,35	1.447.461.500,00
2) Moitié des charges dé- finies aux §§ b) et d) du même article	89.216.480,44	97.000.000,00
Total	1.557.957.807,79	1.544.461.500,00
A déduire des dépen- ses de 1920 :		
1° Reversement au Tré- sor du produit des majorations de trans- ports militaires.....	7.690.000,00	18.600.000,00
2° Moitié de la différen- des dépenses de com- bustible en 1920 et 1921	48.305.423,01	
Soit	55.995.423,01	18.600.000,00
Reste	1.501.962.384,78	1.525.861.500,00
Recettes	928.693.566,71	991.822.200,00
Insuffisance	573.268.818,07	534.039.300,00

Diminution de l'insuffisance en 1921 39.229.518 fr. 07

L'élément B ressort à 392.300 fr.

Le total des éléments A et B s'élève à 964.700 fr.

La prime ainsi calculée étant inférieure au tiers de la somme de 8.300.000 francs, il n'y a lieu à aucun reversement au fonds commun.

2° Prime du personnel :

Eléments A et B doublés, soit :

$$964.700 \times 2 = 1.929.400 \text{ fr.}$$

(chiffre inférieur à 1,5 0/0 de la recette considérée pour le calcul de l'élément A :

$$480.908.900 \times 1,50 \text{ 0/0} = 7.213.600 \text{ fr.}$$

Prime du Réseau de l'Est

Le Réseau de l'Est et celui du Nord ont acquis en 1921 des primes de beaucoup supérieures à celles des autres réseaux ; cela est dû à l'augmentation plus sensible des recettes de ces Compagnies, et aussi à ce que l'élément B de leur prime est de 2 0/0 de la diminution de leur insuffisance, alors que pour les autres réseaux il n'est que de 1 0/0.

La décomposition de la prime a été donnée dans le rapport présenté par le Conseil d'administration à l'Assemblée générale des actionnaires, du 6 avril 1922.

1° Prime du Réseau :

Elément A.

Les recettes de 1921, déduction faite des majorations, ont surpassé celles de 1920 de 58.050.354 fr. 47. L'élément A qui représente 3 0/0 de cet excédent est de 1.741.150 fr. 63.

Elément B.

Les dépenses et les charges de cette Compagnie ont augmenté au cours de l'année 1921 et notamment l'augmentation des dépenses de l'exploitation s'est élevée à 21.104.369 fr. 40 soit de 2,39 0/0 sur l'année précédente.

Mais les recettes ont suivi une progression beaucoup plus marquée : la recette brute du trafic est

passée de 720.625.980 francs à 905.134.179 fr. 92. Cette augmentation de 184.508.198 francs, soit de 25,60 0/0, a permis à la Compagnie de diminuer son insuffisance par rapport à 1920 et de ne pas encourir la pénalité prévue à l'article 14, alinéa 10.

Il se trouve ainsi que cette Compagnie, qui est la seule dont les dépenses aient augmenté au cours de l'exercice considéré, est la seule aussi dont le compte de l'Exploitation se solde par un excédent (le produit net est de 4.717.727 francs) et dont le coefficient soit au-dessous de l'unité.

Il est à remarquer que le produit net étant positif la Compagnie de l'Est n'aurait pas non plus encouru de pénalité si la formule précédemment votée par la Chambre des Députés avait été appliquée.

	1920	1921
1) Dépenses visées aux §§ a) et c) de l'art. 15 de la Convention	883.858.338,22	906.527.418,38
2) Moitié des charges dé- finies aux §§ b) et d) du même article	65.929.458,71	74.523.094,73
Total	949.787.796,93	981.050.513,11
A déduire des dépen- ses de 1920 :		
Moitié de la différence des dépenses de com- bustible en 1921 et 1920	26.722.380,32	
Reste	923.065.416,61	981.050.513,11
Recettes	722.253.588,21	910.186.668,91
Insuffisance	200.811.828,40	70.863.844,20

Diminution de l'insuffisance en 1921 129.947.984 20
2 0/0 de ce chiffre donne : 2.598.959 fr. 68.

Le total des éléments A et B s'élève à 4.340.470 fr. 31

Cette somme dépassant 3.017.333 fr. 33, tiers de la somme de 9.052.000 fr. 00 qui représente le dividende réservé aux actions, la moitié de l'excédent, soit 661.568 fr. 49, doit être versée au fonds commun.

La prime nette acquise à la Compagnie de l'Est est donc de 3.678.901 fr. 82.

2° Prime du personnel :

La prime du personnel est constituée en principe par le total doublé des éléments A et B. Sur cette base elle atteindrait : $4.340.470 \text{ fr. } 31 \times 2 = 8.680.940,62$

Mais la Convention ayant prescrit que les éléments A et B ne seraient doublés que jusqu'à concurrence de 1,50 0/0 de la recette de l'exercice considéré servant de base au calcul de l'élément A, le doublement s'arrête à :

$$\frac{423.148.215 \text{ fr. } 63 \times 1,50}{100} = 6.347.223 \text{ fr. } 23.$$

Cette somme doit être augmentée du surplus des éléments A et B non doublés, soit de la moitié de la différence entre 8.680.940,62 et 6.347.223,23, ou 1.166.858,69

Total de la prime revenant au personnel 7.514.081 fr. 92

Les indications données par les Conseils d'administration des Compagnies de l'Orléans, du P.-L.-M. et du Nord, aux Assemblées générales d'actionnaires des 31 mars 1922 (P.-O.), 24 mars 1922 (P.-L.-M.), 8 avril 1922 (Nord), ne sont pas assez complètes pour permettre de reconstituer le calcul des primes acquises par ces Réseaux.

Toutefois, on se rend compte par le seul examen du montant de ces primes que pour les Compagnies de l'Orléans, du P.-L.-M. et du Nord, la prime du Réseau n'a subi aucune réduction. En effet, la prime de chaque réseau est inférieure au tiers du dividende :

Compagnies	Primes	1/3 du dividende
Nord	5.009.586 fr.	6.666.666 fr.
P.-O.	717.443 fr.	8.200.000 fr.
P.-L.-M.	966.318 fr.	9.333.333 fr.

La prime du personnel des Compagnies d'Orléans et du P.-L.-M. est exactement le double de la prime du réseau, elle n'atteint donc pas 1,50 0/0 de la recette, déduction faite des majorations.

Il n'en est pas de même pour le réseau du Nord. La prime de ce réseau étant la somme des éléments A et B sans réversion au fonds commun, la prime du personnel devrait donc être de :

$$5.009.586 \text{ fr.} \times 2 = 10.019.019.172 \text{ fr.}$$

Or, elle n'est que de 8.460.469 fr. La différence,

soit 1.558.703 fr., représente la partie de la prime excédent 1,50 0 /0 de la recette, puisque, par application de l'article 14, al. 10, au-dessus de ce chiffre le total des éléments A et B n'est plus doublé.

Si l'on recherche de combien la prime du réseau, répartie également entre tous les actionnaires, augmentera le dividende de chaque action, on trouve les chiffres suivants :

Compagnies	Prime du réseau	Nombre d'actions (1)	Superdividende par action	Dividende garanti
Est	3.678.901	584.000	6,29	35,50
Midi	954.739	250.000	3,81	50
Nord	5.009.586	525.000	9,54	54,10
P.-O.....	717.443	600.000	1,19	56
P.-L.-M.	966.318	800.000	1,20	55

Pour les Compagnies du Nord et de l'Est, la prime attribuée à chaque action est supérieure au 1/6 du dividende ; celle des autres Compagnies n'est pas négligeable surtout si l'on considère que malgré les efforts que les Réseaux ont fait pour atténuer le déficit, celui-ci est encore de plus de 2 milliards en 1921.

Le tableau suivant donne la comparaison des déficits et des coefficients d'exploitation en 1921 et 1920.

(1) Rapport de M. JEANNENEY, inséré dans le rapport de M. R.-G. LEVY, p. 103, annexe n° 486, Sénat 1921.

	Déficit en millions de francs 1921 (1) — 1920 (4)		Produit net en 1921 en millions de francs	Coefficient d'exploitation C D/R 1921 — 1920	
Etat	633	771,5	— 429,6	142	156
Est	159,9	303,3	+ 4,7	99	121
Midi	185,9	254,5	— 78,2	118	147
Nord	246,9 (2)	578,2	— 74,9	107	140
P.-O.	385	494	— 170,5	120	135
P.-L.-M. ...	406,4 (2)	606	— 61,6	104	117

Total 2.017,1 3.007,5 — 810,1

Bien qu'il ait été décidé, comme nous l'avons vu plus haut, que la prime du personnel ne sera pas répartie par tête, il nous a cependant paru intéressant de rechercher quelle serait la prime moyenne d'un agent de chaque réseau.

Compagnies	Primes totales	Nombre d'agents (3)	Prime moyenne d'un agent
Etat	1.929.400	99.346	19,32
Est	7.514.081	73.732	101,91
Midi	1.909.478	34.705	55
Nord	8.460.469	89.232	94,81
Orléans	1.434.886	66.500	21,57
P.-L.-M.	1.932.636	116.369	16,60

(1) Versements à faire par le fonds commun.

(2) Les Compagnies du Nord et du P.-L.-M. ont fait au fonds commun l'avance de ces sommes (art. 13 de la Convention), au moyen d'emprunts dont les six premières annuités resteront à la charge définitive de l'Etat et doivent être remboursées aux Compagnies.

(3) Y compris les auxiliaires et les temporaires. Ces chiffres ont été indiqués, sauf pour le Réseau de l'Etat, par M. Marcel PESCHAUD, dans la *Revue Générale des Chemins de fer* de juillet 1922.

(4) *Revue Générale des Chemins de fer*, septembre 1921.

Nous aurions voulu appliquer la formule de prime votée précédemment par la Chambre des Députés aux résultats de 1921. Nous manquions de renseignements pour les Compagnies du Nord et de l'Orléans, nous n'aurions donc pu en tout état de cause, faire le calcul des primes nettes, puisque pour l'établir, il faut mettre les recettes de l'ensemble des réseaux au niveau des prélèvements, et que dans ceux-ci figurent les primes brutes des réseaux.

Mais nous avons pensé à rechercher les primes brutes des réseaux autres que le Nord et l'Orléans.

Cela ne nous a pas été possible : il nous était nécessaire, en effet, de posséder les données suivantes : nombre de tonnes taxées et chargées par le réseau (grande et petite vitesse), tonnes taxées chargées par le public ou remises par un réseau voisin, unités de trafic (voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres).

Or les Compagnies ne font pas dans leurs statistiques de différence entre les tonnes chargées par le public et les tonnes chargées par elles; dans le calcul des tonnes-kilométriques elles tiennent compte exclusivement des tonnes P. V. expédiées par leurs gares, en négligeant les tonnes transportées en grande vitesse.

Nous ne pouvions donc comparer les éléments incomplets qui nous étaient fournis avec les minima fixés par la convention du 30 novembre 1920, modifiée le 17 décembre 1920, car nous serions arrivés à des résultats trop éloignés de la réalité.

CHAPITRE VII

AUTRES ESSAIS DE PRIME

Comparaison de la prime telle qu'elle est instituée par la Convention du 28 juin 1921 avec quelques systèmes de prime actuellement appliqués ou proposés.

PRIME AUX SOCIÉTÉS

Dans ces dernières années, le régime de plusieurs entreprises de transports a été modifié et des primes ont été prévues pour intéresser au développement du trafic et à une gestion économe les Sociétés qui les dirigent et leur personnel.

1° — *Chemins de fer de l'Algérie*

Le Gouvernement a déposé le 21 février 1922 un projet de loi approuvant la convention du 3 juin 1921, relative au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie (1).

Cette convention, comme celle du 28 juin 1921, prévoit pour les deux réseaux algériens la constitution d'un fonds commun et en même temps une

(1) Ce projet de loi est analysé dans la *Revue Générale des Chemins de fer*, de mai 1922.

prime de gestion qui doit être partagée entre chaque réseau et son personnel.

La prime de gestion, comme l'élément A de la prime des Chemins de fer français, est proportionnelle aux recettes ; mais il n'y a pas de comparaison avec un exercice précédent, elle est simplement de 2 0/0 du montant des recettes d'exploitation (déduction faite du produit des majorations).

La prime d'économie est distincte de la prime de gestion. Mais on est revenu pour la déterminer à la formule qu'avait votée la Chambre le 18 décembre 1920. On ne récompense pas le réseau des économies qu'il a faites par comparaison avec un exercice antérieur : on lui accorde 7 0/0 du produit net de l'exercice envisagé.

Pour déterminer ce produit net, on emploie le même procédé qui avait servi pour calculer le coefficient d'exploitation dans la formule de la Chambre. En effet, le coefficient et le produit net s'obtiennent en comparant les mêmes éléments, mais l'un est le quotient des dépenses par les recettes et l'autre en est la différence. On compare donc les dépenses d'exploitation avec les recettes calculées comme si elles avaient été mises au niveau réalisant pour l'ensemble des deux réseaux et pour l'exercice considéré, l'équilibre entre les recettes et les prélèvements.

La somme de ces deux éléments constitue la prime totale du réseau et de son personnel. Et comme il avait été précédemment décidé pour les Che-

mins de fer de la Métropole, cette prime est partagée à raison des deux tiers pour le personnel et d'un tiers pour le réseau.

La prime au personnel est illimitée. Il n'en est pas de même de la part de prime acquise au Réseau : si celle-ci dépasse 600.000 francs, la moitié du surplus doit être versée au fonds commun ; si la part de prime dépasse 1.200.000 francs, les deux tiers de l'excédent sont versés au fonds commun ; des dispositions analogues existent dans la convention du 28 juin 1921.

2°. — *Société des Transports en commun de la région parisienne.*

Dans le but d'unifier les transports en commun du Département de la Seine, la Ville de Paris a racheté les réseaux des diverses Compagnies de tramways et d'autobus, et les a affermés à une Société anonyme « La société des Transports en commun de la région parisienne », pour l'exploitation en régie intéressée.

Une convention passée le 20 septembre 1920 avec cette société par le Préfet de la Seine agissant au nom de la Ville de Paris, a été approuvée par décret du 25 décembre 1920 (1).

La Ville s'engage à couvrir le déficit, s'il s'en produit, mais par contre les bénéfices lui appartiennent.

L'article 23 de cette convention fixe la rémunération que la Société est autorisée à prélever après.

(1) *Journal Officiel* du 31 décembre 1920.

qu'elle aura imputé sur le compte général de gestion les charges financières et les charges de l'exploitation.

Cette rémunération comprend :

- 1° l'intérêt à 6 0/0 du montant du capital-actions;
- 2° une prime de gestion égale à 0,75 0/0 du montant de toutes les recettes jusqu'à 250.000.000 fr. de recettes et de 1 0/0 au-delà de ce chiffre ;
- 3° une prime d'économie calculée à raison de 0,04 du montant de la somme obtenue en retranchant des recettes, 0,65 de la totalité des dépenses, inscrites au compte Exploitation et des charges financières.

L'intérêt des actions est donc garanti; quant au dividende, qui est la prime, il dépend de la bonne administration de la Société.

Nous remarquons que cette prime ne comporte aucune comparaison avec l'exercice antérieur. La prime de gestion, proportionnelle au trafic, n'a pas de limites à son accroissement, au contraire elle est calculée suivant un taux plus élevé au-dessus d'un certain chiffre.

La prime d'économie est tout à fait distincte de la première ; la somme dont elle est les 4 0/0 représente à peu près le produit net, car en général les dépenses sont dans la proportion de 65 0/0 des recettes.

Ce mode de calcul, comme celui que nous venons de voir appliquer aux Chemins de fer algériens, consiste à considérer l'importance du produit net

comme un signe de bonne gestion, sans tenir compte de ses causes : accroissement des recettes ou diminution des dépenses.

Sur cette prime, la T. C. R. P. doit supporter certaines charges : la rémunération du Conseil d'Administration, la dotation annuelle de la réserve légale et une dotation annuelle de 300.000 francs jusqu'à concurrence d'une réserve de 3 millions, sur laquelle seront imputées le cas échéant les amendes et pénalités appliquées à la Société.

Lorsqu'après prélèvement de ces dépenses, la rémunération pouvant être distribuée aux actionnaires sera supérieure à 8 0/0, le supplément sera partagé entre la Société et le Département, 50 0/0 du supplément seront acquis au Département, lorsque le taux de la rémunération sera compris entre 8 et 10 0/0 et 75 0 /0 pour le surplus.

De même, au-dessus d'un certain chiffre, une part de la prime revenant au réseau est réservée au fonds commun, sous le régime de la convention du 28 juin 1921.

3°. — *Chemins de fer souterrains de Paris*

Par deux conventions, du 26 mars 1921 et du 18 juillet 1921, approuvées par décret du 29 décembre 1921 (1), le Préfet de la Seine agissant au nom de la Ville de Paris a traité avec la Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain et la Société du Chemin de fer souterrain Nord-Sud de Paris, en vue

(1) *Journal Officiel* du 31 décembre 1921.

d'établir un nouveau régime de régie intéressée de ces réseaux. Il est prévu dans ces conventions que si le compte général des recettes et des dépenses présente un bénéfice, ce bénéfice sera acquis à la Ville, mais s'il présente un déficit, c'est la Ville qui le comblera.

Pour que ces deux Compagnies exploitent avec le maximum de bénéfices il a donc fallu les intéresser en leur accordant une rémunération qu'elles seront autorisées à comprendre dans les prélèvements à faire sur les recettes.

Cette rémunération consiste : 1° en une prime proportionnelle au nombre de billets délivrés par ces Compagnies dans l'année et 2° une prime proportionnelle au produit net. Ce produit net est calculé comme pour la T.C.R.P., c'est-à-dire qu'il est égal à $R - 0,65 D$, R représentant le montant de l'ensemble des recettes et D l'ensemble des dépenses et des charges financières. Le pourcentage diffère pour chacune de ces Compagnies de même que les conditions de partage avec la Ville.

A. — *Chemin de fer Métropolitain.*

Ce qui caractérise la prime établie pour cette Compagnie, c'est la multiplicité des clauses de partage de bénéfice avec la Ville de Paris.

La prime au trafic est calculée à raison de 17 milimes par billet délivré, à l'exception des billets collectifs.

Mais si le nombre des billets dépasse 450.000,

c'est-à-dire si la prime doit être supérieure à 7.650.000 francs, la Compagnie n'aura droit qu'aux $\frac{3}{4}$ de la prime pour la tranche de 50.000.000 de billets entre 450 et 500 millions, puis, qu'à la moitié de la prime pour la tranche de 50 millions de billets entre 500 et 550 millions. Elle n'aura droit enfin qu'au quart de la prime pour les billets en plus de 550 millions.

Le second élément de la prime est égal à 6 0/0 du produit du trafic ($P. = R-0,65 D$), mais intervient encore une limitation : si P dépasse 50 millions de francs, la Compagnie n'aura droit qu'aux trois quarts de la prime pour la tranche de 25 millions de francs entre 50 et 75 millions, qu'à la moitié pour la tranche de 25 millions entre 75 et 100 millions et qu'au quart au-dessus de 100 millions.

Toutefois, pour encourager la Compagnie du Métropolitain à développer ses recettes accessoires au trafic, une prime supplémentaire est prévue, égale, pour chaque kilomètre de ligne exploité, à la moitié de l'excédent moyen kilométrique des produits divers de l'exploitation (publicité, bibliothèques des gares, appareils automatiques des quais) sur le rendement moyen kilométrique desdits produits pendant l'exercice 1920.

C'est dans ce système la seule comparaison que l'on trouve avec un exercice passé.

Si le total de ces trois éléments dépasse la somme de 13 millions de francs, le supplément sera partagé entre la Ville et la Compagnie, il sera acquis

à la Ville le cinquième du supplément pour chaque million entre 13 et 16 millions de prime, si la rémunération de la Compagnie dépasse 16 millions de francs, la Ville aura droit aux $\frac{4}{5}$ du surplus.

B. — *Nord-Sud.*

La rémunération acquise à la Société du Nord-Sud est calculée suivant les mêmes formules que la rémunération du Métropolitain, mais les chiffres en sont plus élevés et les primes ne sont soumises à aucune des limitations que nous avons vu appliquer à cette Compagnie.

La prime de gestion est de 0 fr. 035 par billet délivré.

La prime au produit est égale à 15 0/0 de la différence $P = R - 0,65 D$.

Mais il n'y a pas pour cette Société de prime proportionnelle à l'accroissement des recettes annexes de l'exploitation.

Lorsque la prime totale atteint 4 millions de francs il y a lieu à partage avec la Ville de Paris : il est acquis à la Ville 10 0/0 du supplément par tranche de 500.000 francs entre 4 et 6 millions $\frac{1}{2}$, au-dessus, la part de la Ville est de 75 0/0 du surplus.

PARTICIPATION DU PERSONNEL

AUX BÉNÉFICES

Les différentes Conventions que nous venons d'étudier contiennent des clauses relatives à la participation du personnel aux bénéfices.

Nous avons vu que la prime calculée pour chacun des Réseaux des Chemins de fer Algériens doit être partagée entre la Compagnie et son personnel qui en acquiert les deux tiers.

L'article 3 de la loi du 29 octobre 1921, qui prévoit la création d'une coopérative de réseau, n'a pas été reproduit dans le projet de loi relatif aux chemins de fer Algériens en raison des difficultés que son application susciteraient en Algérie.

La prime prévue pour le personnel des Transports en commun du Département de la Seine, que ce soit celui de la T. C. R. P., du Métropolitain ou du Nord-Sud, est tout-à-fait indépendante de la prime acquise à la Compagnie : elle est proportionnelle aux recettes totales.

L'article 30 de la convention du 20 septembre 1920 prévoit pour le personnel de la T. C. R. P. une prime égale à 4 0/0 du montant des recettes voyageurs et publicité.

Pour le personnel du Métropolitain et du Nord-Sud, la prime est de 2 0/0 du produit du trafic voyageurs.

Le mode de répartition de ces différentes primes doit être déterminé ultérieurement.

Si cette formule adoptée par la Ville de Paris a l'avantage de présenter une grande simplicité, elle nous paraît cependant moins bien comprise que celle de la convention relative aux Chemins de fer d'intérêt général de la France, puisqu'elle n'intéresse le personnel qu'à l'augmentation des recettes ce qui peut avoir lieu par des majorations du trafic, sans l'inciter à une gestion plus économe.

Régime des Mines

La loi du 9 septembre 1919 (1) a modifié la loi du 21 avril 1810 sur les mines, en ce qui concerne la durée des concessions et la participation de l'Etat et du personnel aux bénéfices.

Il ne sera plus accordé dorénavant de concessions de mines que pour une durée limitée et le Cahier des charges doit obligatoirement prévoir les conditions de participation de l'Etat et du personnel aux bénéfices.

Aux termes de l'art. 2, 8° de cette loi, le Cahier des charges déterminera notamment : le taux de l'intérêt annuel alloué au capital de l'entreprise au-dessus duquel aura lieu la participation, l'échelle progressive d'après laquelle est calculée la part de l'Etat et du personnel, et les conditions générales de participation de tout le personnel aux bénéfices de l'exploitation.

(1) *Journal Officiel* du 11 septembre 1919.

La loi laisse aux intéressés le soin de déterminer si la répartition sera faite individuellement, ou si le produit servira à la création d'actions de travail ou encore, si la totalité ou une fraction de la part des bénéfices doit être versée à la caisse autonome des ouvriers mineurs, qui pourra l'attribuer ou à des œuvres de solidarité ou au fonds spécial prévu par l'art. 10 de la loi du 25 février 1914 (1) et destiné à majorer les pensions de retraite ou à donner des allocations aux veuves et aux orphelins des mineurs.

Cette disposition rappelle celle de l'article 3 de la loi du 29 octobre 1921, la Caisse coopérative étant destinée en partie à jouer le rôle du fonds spécial de la Caisse autonome des mineurs.

(1) *Journal Officiel* du 26 février 1914.

CONCLUSION

Quels peuvent être les résultats sociaux de l'institution de la prime de gestion ? On a voulu y voir un stimulant de l'activité des cheminots, un facteur de la bonne administration des Compagnies. Les résultats de l'exercice 1921 ne permettent point un tel optimisme.

On peut dire cependant que l'ensemble des Compagnies y trouvera avantage.

Pour les Compagnies de l'Orléans et du Midi, l'avantage est certain, la garantie d'intérêt dont elles jouissaient déjà auparavant leur est confirmée, mais cette fois non plus à titre d'avance. Leur déficit doit désormais être comblé par le fonds commun, c'est-à-dire au moyen des excédents des autres réseaux. Nous avons vu que le déficit de ces deux Compagnies est pour l'année 1921 de : $385 + 185 = 570$ millions de francs, cependant le jeu du fonds commun leur permet de distribuer à leurs actionnaires outre le dividende garanti un super-dividende de 1 fr. 20 et 3 fr. 80 par action.

La garantie d'intérêt est maintenant accordée à la Compagnie de l'Est jusqu'en fin de concession ; au surplus, sous le régime des conventions de 1883, cette Compagnie aurait touché en 1921 son dividende garanti, mais sans plus, et encore en s'en-

dettant ; tandis que la prime instituée par la convention du 28 juin 1921, lui tenant compte de l'énorme augmentation de ses recettes, lui permet de distribuer à ses actionnaires un dividende supplémentaire de 6 fr. 30 par action.

La Compagnie du Nord, qui a acquis la plus forte prime de tous les réseaux, aurait eu à combler son déficit qui s'est élevé à 246 millions, à l'aide de ses propres ressources ; mais la situation aurait été encore plus grave pour le P.-L.-M. dont l'insuffisance atteint plus de 406 millions. Si ces Compagnies ont cependant contracté des emprunts en 1921, pour faire face à leurs dépenses, ces emprunts ont été faits pour le compte du fonds commun, les charges en seront supportées pendant les six premières années par l'Etat et plus tard par le fonds commun.

Tant que l'équilibre des recettes et des dépenses ne sera pas réalisé, la prime procurera donc un grand avantage à toutes les Compagnies, et les Compagnies de l'Est, du Nord et du P.-L.-M., de qui l'on escompte des versements au fonds commun, bénéficieront pendant cette période, pour le calcul de leur prime, des tarifs élevés en vigueur actuellement.

On a fait valoir que les réseaux du Nord, du P.-L.-M. et de l'Est faisaient un grand sacrifice en acceptant de verser leurs excédents futurs au fonds commun et en renonçant par là même aux dividendes élevés qui leur étaient réservés par les conven-

tions de 1883. Il convient de remarquer que ce n'est que dans les années qui ont immédiatement précédé la guerre que le P.-L.-M. et le Nord sont arrivés au partage avec l'Etat. Et l'on peut penser que les superdividendes qu'ils auront acquis pendant les années déficitaires compenseront largement les dividendes élevés éventuels dont ils se sont ainsi privés.

Les résultats de 1921 sont beaucoup moins intéressants pour le personnel.

Si les agents des Compagnies du Nord et de l'Est touchent une prime appréciable, pour ceux des réseaux du P.-L.-M., de l'Etat et de l'Orléans, la prime est tout à fait dérisoire.

On ne peut s'empêcher de s'étonner en voyant des résultats aussi faibles, de l'importance qu'ont prise les discussions sur la répartition de la prime et son emploi. Que toucherait l'agent des groupes inférieurs si l'obligation du versement de la moitié de la prime à la Coopérative du Réseau avait été maintenue ? Si l'on avait envisagé d'aussi faibles résultats, il eût été alors préférable de décider que la totalité de la prime serait versée à la coopérative, en spécifiant que la prime était destinée à l'amélioration du sort du personnel en tant que collectivité.

Quoi qu'il en soit, la prime sera toujours très faible par rapport au traitement et à la gratification de fin d'année ; elle fait du reste double emploi avec cette dernière.

En effet, la gratification de l'agent représente un tant pour cent de son traitement déterminé suivant la responsabilité et l'initiative que lui confère son grade. Cette gratification est majorée ou diminuée d'après la note de mérite de l'année. On tient donc compte dans son calcul de tous les éléments qui représentent la part de l'agent dans le bon fonctionnement de son service et par là même dans la gestion du réseau.

La gratification est en principe la prime de gestion idéale ; la prime de la convention de 1921 semble donc parfaitement inutile et l'on aurait pu épargner cette dépense au budget déjà obéré des Chemins de fer.

Croit-on que la prime permettra aux agents d'acheter des actions de leur réseau ? Mais combien faudra-t-il de temps à un employé des groupes inférieurs de la Compagnie de l'Est pour atteindre avec le seul montant de sa prime la somme de 800 francs, nécessaire à l'achat d'une action de son réseau (nous avons pris l'exemple de la Compagnie de l'Est parce que ses actions ont le cours le plus bas, elles cotaient le 20 septembre 1922 : 794 francs, et que la prime de ce réseau est au contraire une des plus fortes).

Quant aux agents supérieurs, s'ils ont l'intention d'acquérir des actions de leur réseau, ils y emploieront une partie de leur traitement ou de leur gratification et n'auront pas recours à la prime qui est

tout à fait négligeable pour eux. En effet, un agent du groupe XVIII (le plus élevé) dont la prime doit être de 180 francs pour une prime totale du personnel de 2 millions et pour un réseau de 60.000 agents, a une gratification de 1.800 francs pour un traitement moyen de 13.300 francs et une gratification de 2.500 francs pour un traitement de 18.300 francs, en admettant qu'il n'ait comme note de mérite que 12 sur 20.

Le fonds commun est destiné à alléger le budget de l'Etat de toutes les sommes qui étaient nécessaires auparavant à assurer la garantie d'intérêt des Compagnies du Midi, de l'Est et de l'Orléans, et à combler le déficit du Réseau de l'Etat, égal dans ces dernières années à lui seul au déficit des cinq Compagnies. Sur le papier, le fonds commun doit faire merveille, mais pour que le budget ne supporte plus la charge dont les Chemins de fer l'ont grevé depuis la guerre, il faut que le fonds commun se suffise à lui-même et que l'équilibre soit réalisé pour l'ensemble des réseaux. Ces derniers ont fait à cet égard un grand effort en 1921, puisque le déficit total est passé de 3 milliards à 2 milliards.

Depuis l'application de la convention, la charge de l'Etat a diminué : le Trésor ne fait pas l'avance du déficit des réseaux, mais il assure le service des titres émis par les Compagnies pour couvrir les avances que le Trésor devrait faire au fonds commun ; par contre il comble toujours l'insuffisance

du Réseau de l'Etat. Ces deux charges disparaîtront dès que l'équilibre sera réalisé.

Mais si le fonds commun ne parvient pas à atteindre cet équilibre, l'opération sera désastreuse pour l'Etat, car le fonds commun n'ayant reçu que des versements insuffisants sera incapable de rembourser le Trésor.

Au contraire, si les Chemins de fer retrouvent une période de prospérité, l'Etat trouvera des bénéfices au régime nouveau : le déficit du réseau de l'Etat ne sera plus à la charge du Trésor et même la prime acquise par ce Réseau sera reversée au budget, au moins tant que ce réseau ne sera pas reconstitué et affermé à une Société, comme il en est question. D'autre part il est prévu que l'excédent des encaissements du fonds commun sera reversé au Trésor public lorsque la réserve sera constituée.

Le public a le même intérêt que l'Etat à voir les Chemins de fer prospérer car si le Trésor vient en aide aux Réseaux, c'est le contribuable qui en supporte la charge.

Lorsque l'équilibre sera réalisé, ce n'est plus le contribuable, mais l'usager qui supportera les charges des Compagnies, car la convention a posé le principe que les tarifs devront être établis de telle sorte que les recettes couvrent les dépenses et les charges.

La prime est une charge supplémentaire du fonds commun, mais il n'est pas à craindre qu'elle soit

une cause de majoration de tarifs puisque pour l'ensemble des Réseaux elle n'atteindra jamais une somme très considérable eu égard au chiffre des recettes et qu'une majoration de tarifs de 0,5 0/0 produit plus de 45 millions actuellement.

Vu :

Le Président,

H. TRUCHY.

Vu :

Le Doyen,

F. LARMANDE.

Vu et permis d'imprimer ;

Le Recteur,

APPELL.

BIBLIOGRAPHIE

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES.

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Rapports

- N° 862. — Annexe au procès-verbal de la séance du 18 mai 1920, projet de loi relatif au nouveau régime des chemins de fer, présenté par M. Le Trocquer, Ministre des Travaux Publics, et M. François Marsal, Ministre des Finances.
- N° 943. — Annexe au procès-verbal de la séance du 27 mai 1920. Proposition de loi tendant à l'établissement d'un nouveau régime pour les chemins de fer, présentée par M. Loucheur.
- N° 1456. — Annexe au procès-verbal de la 2^e séance du 30 juillet 1920, rapport, fait au nom de la Commission des Travaux Publics, par M. Henri Lorin.
- N° 1464. — Annexe au procès-verbal de la 2^e séance du 30 juillet 1920. Proposition de loi sur l'organisation du Service public des chemins de fer, par la nationalisation industrielle, présentée par M. Léon Blum.
- N° 1496. — Annexe au procès-verbal de la 2^e séance du 31 juillet 1920. Avis présenté au nom de la Commission du travail, par M. Chabrun.
- N°s 1497 et 1498. — Annexe au procès-verbal de la 2^e séance du 31 juillet 1920. Avis présenté au nom de la Commission des Finances, par MM. Maunoury et Dutreil.
- N° 1629. — Annexe au procès-verbal de la séance du 18 novembre 1920. Rapport supplémentaire fait par M. H. Lorin et annexe.
- N° 1752. — Annexe au procès-verbal de la séance du 3 décembre 1920. Avis supplémentaire présenté par MM. Maunoury et Dutreil.
- N° 1755. — Annexe au procès-verbal de la séance du 7 décembre 1920. Projet de résolution concernant l'exploitation du réseau de l'Etat.

- N° 281. — Chambre des Députés, 2^e Session extraordinaire de 1920. Projet de loi relatif au nouveau régime des chemins de fer adopté le 18 décembre 1920. (N° 562 du Sénat.)
- N° 3082. — Annexe au procès-verbal de la 2^e séance du 9 juillet 1921. Projet de loi (rectifié), adopté par la Chambre des Députés, adopté avec modifications par le Sénat, relatif au nouveau régime des chemins de fer.
- N° 3186. — Annexe au procès-verbal de la séance du 18 octobre 1921. Rapport fait au nom de la Commission des Travaux Publics, par M. H. Lorin.
- N° 3247. — Annexe au procès-verbal de la séance du 21 octobre 1921. Avis présenté au nom de la Commission du Travail, par M. Chabrun.
- N° 3248. — Annexe au procès-verbal de la séance du 21 octobre 1921, avis présenté au nom de la Commission des finances par M. Dutreil.

Discussion

Séances de la Chambre des 7 décembre, 9 décembre (1^{re} et 2^e séances); 13 décembre, 14 décembre (1^{re} et 2^e séances); 15, 16 (2^e séance); 17 (1^{re} séance); 18 décembre 1920 (1^{re} et 2^e séances). — (*Journal Officiel* des 8, 10, 14, 15, 16, 17, 18, 19 décembre 1920).

Séances de la Chambre des Députés (retour après le vote du Sénat), 25 octobre 1921 (1^{re} séance), 26 (1^{re} séance), 27 (1^{re} et 2^e séances), 28 octobre 1921 (1^{re} et 2^e séances). — (*Journal Officiel* des 26, 27, 28, 29 octobre 1921).

SÉNAT

Rapports

- N° 627. — Annexe au procès-verbal de la séance du 31 décembre 1920, rapport fait au nom de la Commission des Chemins de fer, par M. Fernand Rabier.
- N° 33. — Annexe au procès-verbal de la séance du 3 février 1921. Avis présenté au nom de la Commission d'Alsace-Lorraine sur le projet de loi adopté par la Chambre relatif au nouveau régime des chemins de fer, par M. le Général Bourgeois.
- N° 421. — Annexe au procès-verbal de la séance du 9 juin 1921. Rapport supplémentaire fait au nom de la

Commission des chemins de fer, par M. Fernand Rabier.

N° 486. — Annexe au procès-verbal de la séance du 28 juin 1921. Avis présenté au nom de la Commission des Finances, par M. Raphaël-Georges Lévy (contient, moins la conclusion, le rapport de M. Jeanneney, présenté le 7 juin 1921.

N° 505. — Annexe au procès-verbal de la séance du 30 juin 1921, 2° rapport supplémentaire de M. Rabier.

Discussion

Séances du Sénat des 5 juillet 1921, 7 juillet (1^{re} et 2^e séances), 8 (1^{re} et 2^e séances), 9 juillet 1921 (1^{re} séance). — *Journal Officiel* des 6, 8, 9, 10 juillet 1921.

Loi sur le nouveau régime des chemins de fer, du 29 octobre 1921. — *Journal officiel* du 12 novembre 1921).

Projet de loi (du 30 mai 1917), sur le relèvement de 15 p. 100 des tarifs des chemins de fer. Chambre des Députés, n° 3345, annexe au procès-verbal de la séance du 30 mai 1917.

Projet de loi (du 11 octobre 1918), sur une modification des conventions de 1883, n° 5063. Chambre des Députés, annexe au procès-verbal de la séance du 11 octobre 1918.

Loi du 14 février 1920 (Relèvement des tarifs de chemins de fer). — (*Journal Officiel*, 15 février 1920.)

Projet de loi portant ouverture et annulation de crédits sur l'exercice 1921, au titre des budgets ordinaire et extraordinaire. — N° 4419, Chambre des Députés, annexe au procès-verbal de la séance du 8 juin 1922.

Décret du 25 décembre 1920, approuvant les conventions du 20 septembre 1920. — (*Journal Officiel*, 31 décembre 1920.

Décret du 29 décembre 1921, approuvant les conventions du 26 mars 1921 et 18 juillet 1921. — (*Journal Officiel* du 31 décembre 1921.

errata : *Journal Officiel* du 8 janvier 1922.

Loi du 9 septembre 1919, sur les mines. — (*Journal Officiel*, du 11 septembre 1919.

OUVRAGES ET REVUES

Annales des Chemins de fer et Tramways 1922, 3^e partie, p. 1. Paris, Rousseau et Cie, éditeurs (Revue fondée et dirigée par M^e Max Botton, avocat à la Cour d'Appel de Paris).

Revue Générale des Chemins de fer et Tramways, Paris Dunod.

Septembre 1921. — Résultats de l'Exploitation en 1920, des cinq grands réseaux français (Etat exclus).

Mars 1922. — Marcel Peschaud (Secrétaire général de la Compagnie d'Orléans). La ratification par les Compagnies et mise en vigueur de la convention relative au nouveau régime des chemins de fer.

Janvier 1922. — Résultats de l'exploitation en 1920 des 5 grandes Compagnies (Statistique).

Juillet 1922. — Résultats obtenus en 1920 par les Chemins de fer de l'Etat. — Résultats de l'exploitation des 5 grandes Compagnies en 1921.

Journal des Transports, 40, rue de Clichy, Paris.

1920, p. 369. — L'amendement Charlot et l'actionnariat ouvrier.

1921, p. 1. — Le personnel des chemins de fer et la prime de gestion.

TABLE

INTRODUCTION. — La Convention du 28 juin 1921	1
CHAPITRE I. — Le fonds commun.....	7
CHAPITRE II. — La prime de gestion. — Précédents. — But.....	22
CHAPITRE III. — Eléments constitutifs de la prime. — Formule du Sénat.....	27
CHAPITRE IV. — Prime du Réseau.....	49
CHAPITRE V. — Prime du Personnel.....	56
Son emploi : Coopérative	65
Caisse d'épargne	82
CHAPITRE VI. — La prime en 1921.....	86
CHAPITRE VII. — Autres essais de prime....	98
CONCLUSION	109

